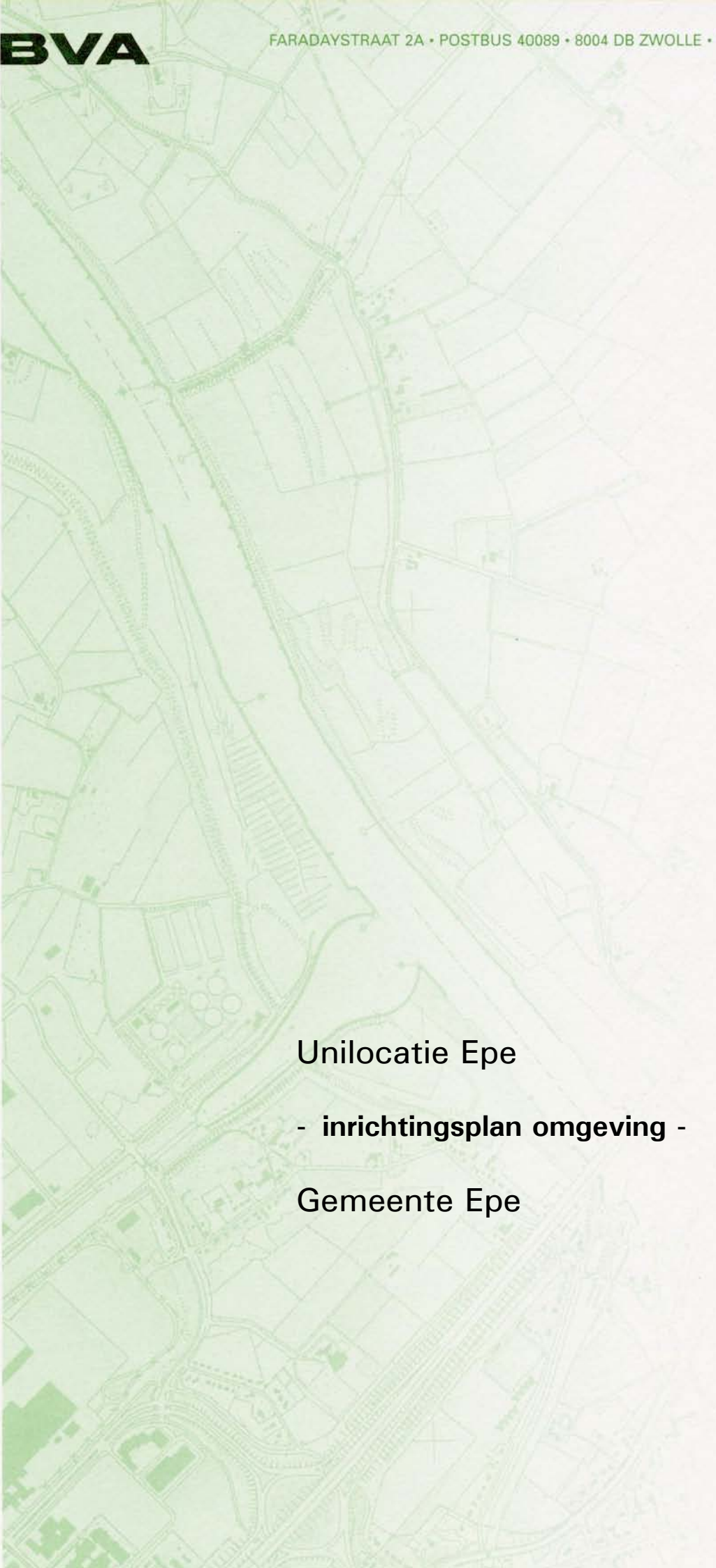


A faint, light green map of the Epe area serves as the background for the page. It shows various land parcels, roads, and some green spaces. The map is oriented with North at the top.

Unilocatie Epe

- inrichtingsplan omgeving -

Gemeente Epe

Unilocatie Epe
- inrichtingsplan omgeving -
Gemeente Epe

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	1
1.1.	Algemeen	1
1.2.	Planproces	2
1.3.	Leeswijzer	3
2.	Huidige situatie	5
2.1.	Gebiedsanalyse	5
2.1.1.	Structuur	5
2.1.2.	Wegkenmerken	6
2.2.	Verkeersonderzoek	7
2.2.1.	Algemeen	7
2.2.2.	Parkeeronderzoek	8
2.2.3.	Mechanische tellingen	10
2.3.	Wensen en zorg belanghebbenden	12
3.	Informatieavonden	13
3.1.	Algemeen	13
3.2.	Informatieavond dinsdag 8 november 2011	13
3.3.	Informatieavond dinsdag 13 december 2011	17
3.3.1.	Algemeen	17
3.3.2.	Uitgangspunten	17
3.3.3.	Oplossingsrichtingen	17
3.3.4.	Varianten	19
4.	Maatregelenpakket	22
4.1.	Algemeen	22
4.2.	Het ontwerp	23
4.2.1.	Parkeervoorzieningen	23
4.2.2.	Fietsvoorzieningen	23
4.2.3.	Voetgangersvoorzieningen	24
4.2.4.	Wachtelenbergweg	24
4.2.5.	Sportlaan	25
4.2.6.	Overige vormgevingsaspecten	25
4.3.	Conclusies	26

1. Inleiding

1.1. Algemeen

Aan de noordzijde van Epe bevindt zich een groot deel van de sportvoorzieningen die de kern Epe rijk is. In de hoek van de Sportlaan met de Hoge Weerd ligt de Prins Willem-Alexander sporthal. Deze door Prins Willem-Alexander geopende voorziening is op de oorspronkelijke locatie herbouwd nadat de oorspronkelijke sporthal eind 2009 door brand was verwoest. Het gebruik van de PWA-hal is divers. Zowel diverse sportverenigingen als scholen uit het basis en voortgezet onderwijs maken gebruik van deze accommodatie.

Ten westen van deze overdekte sportvoorziening bevindt zich het sportpark Wachtelenberg. Op dit sportpark vinden verschillende verenigingen hun plaats. De tennisvereniging Epe is op dit sportpark gevestigd evenals de voetbalvereniging SV Epe, de hockeyclub MHC (Mixed Hockey Club) Epe en atletiekvereniging AV Cialfo. In figuur 1 is de ligging van de verenigingen in het gebied weergegeven. In deze figuur zijn ook de grotere parkeervoorzieningen opgenomen.



Figuur 1: Ligging huidige voorzieningen

Er bestaan plannen om in dit gebied een unilocatie te realiseren. Deze unilocatie moet plaats bieden

aan onder andere twee basisscholen (W.G. van de Hulstschool en de Hoge Weerdschool) en buitenschoolse opvang. De unilocatie is voorzien ten zuiden van de kantine van SV Epe. Hierdoor zal onder andere het plein dat momenteel aanwezig is en waarop de fietsenstallingen van de voetbalvereniging zijn gelegen komen te vervallen.

Het is evident dat de realisatie van de unilocatie gevolgen heeft voor de omgeving. Enerzijds zal er een wijziging komen in de ruimtelijke structuur, met als gevolg dat onder andere de toegang voor SV Epe zal wijzigen en de stallingsvoorziening elders een plaats zal moeten vinden. Anderzijds dient de unilocatie goed bereikbaar

te zijn voor halende en brengende voertuigen en dient er parkeercapaciteit voorhanden te zijn voor de bestaande en nieuwe voorzieningen.

Omdat de planvorming op een aantal bezwaren uit de directe omgeving stuit heeft de gemeente Epe besloten een planproces op te starten waarin maximale ruimte is geboden voor burgerparticipatie. Het college heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd het planproces zowel inhoudelijk als procedureel te begeleiden. Voorliggende rapportage is een weergave van het gevolgde proces en de resultaten hiervan.

1.2. Planproces

In het planproces is de inbreng van bewoners van het gebied rondom de unilocatie en belanghebbenden (onder andere schoolbesturen) een belangrijk aspect. Zij hebben tijdens een tweetal bijeenkomsten de gelegenheid gekregen om hun verkeersproblemen en verkeerswensen die samenhangen met de komst van de unilocatie kenbaar te maken. Met nadruk merken wij hierbij op dat als uitgangspunt bij deze studie is gehanteerd dat de komst van de unilocatie naar dit gebied een vaststaand gegeven is, gezien het eerdere raadsbesluit over de locatiekeuze. De studie richt zich dan ook hoofdzakelijk op een zo optimaal mogelijke inrichting van dit gebied bij de komst van de unilocatie. Naast de input van de 'gebruikers' is het planproces begeleid door een ambtelijke werkgroep, waarin de volgende personen zitting hebben:

- de heer H.J. Berkhoff (wethouder);
- de heer R. Hartgers (afdeling Openbare Ruimte);
- de heer D. Scarse (afdeling Strategie en Ontwikkeling);
- de heer H. de Wilde (afdeling Strategie en Ontwikkeling);
- de heer J. Haveman (projectleider/verkeerskundige BVA Verkeersadviezen).

Naast de ambtelijke werkgroep heeft ook de heer F. van de Poel, architect van de unilocatie, een bijdrage geleverd in het planproces.

Het planproces is (chronologisch) als volgt opgebouwd:

- inventarisatie/onderzoek;
- informatieavond;
- concept planvorming;
- informatieavond;
- definitieve planvorming.

Het inhoudelijke deel bestaat uit een inventarisatie, onderzoek en de planvorming. Allereerst zijn de verkeerskundige effecten van de voorgenomen ontwikkeling inzichtelijk gemaakt. Mede op basis van deze bevindingen is een inrichtingsplan voor de openbare ruimte opgesteld. In het inrichtingsplan krijgt de toegankelijkheid van alle voorzieningen (woningen, sportvoorzieningen en scholen) voor alle verkeersdeelnemers (vooral fietsers en motorvoertuigen) aandacht. Onder toegankelijkheid wordt hierbij niet alleen verstaan de wijze waarop de voorzieningen bereikt kunnen

worden, maar ook de parkeersituatie in de directe omgeving van de voorzieningen. Het halen en brengen van schoolgaande kinderen per auto vormt hierbij ook een belangrijk onderdeel. De planvorming beperkt zich niet alleen tot de unilocatie, maar een totale herstructurering van het gebied maakt onderdeel uit van de studie.

● *Inventarisatie/onderzoek*

Om een solide basis te hebben voor de inrichting van de openbare ruimte rondom de unilocatie is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek bestaat uit twee delen: een parkeeronderzoek en mechanische verkeerstellingen. Het parkeeronderzoek heeft als doel het parkeren in de directe omgeving in beeld te brengen. Aan de hand van dit onderzoek wordt inzicht verkregen in de ruimtebehoefte van geparkeerde voertuigen tijdens de sportmomenten. Hieruit kan worden afgeleid of er (op de juiste locatie) voldoende parkeercapaciteit in het gebied aanwezig is om ook de scholen (en aanwezige andere voorzieningen) te faciliteren of dat er extra parkeercapaciteit moet worden gerealiseerd. De mechanische tellingen geven een beeld van het gebruik van de wegen door gemotoriseerd verkeer. Omdat gedurende een langere periode is geteld, wordt een beeld verkregen van het gebruik van de wegen over de dag en de week.

● *Informatieavonden*

Tijdens de informatieavonden hebben de bewoners van het gebied en de belanghebbenden hun verkeersproblemen en -wensen kenbaar kunnen maken. Naast de aanwonenden zijn ook de schoolbesturen van de Hoge Weerdschool en de W.G. van de Hulstschool uitgenodigd. Tijdens de eerste informatieavond is een presentatie gegeven over het planproces, de uitkomsten van de uitgevoerde onderzoeken en de bij de gemeente bekende klachten. Na deze presentatie hebben de deelnemers aanvullende knelpunten kunnen aangeven. Daarna hebben zij in een plenaire discussie oplossingen aangedragen voor de gesignaleerde knelpunten.

Op de tweede informatieavond is teruggeblikt op de uitkomsten van de eerste informatieavond en is een aantal inrichtingsvoorstellen gepresenteerd. Inrichtingsvoorstellen die zijn opgesteld op basis van de uitkomsten van de eerste avond. Bewoners en belanghebbenden hebben vervolgens de mogelijkheid gekregen om hun oordeel te geven over de voorstellen en zijn gevraagd wijzigingen en/of aanvullingen aan te geven. De bevindingen uit de tweede informatieavond hebben geleid tot het definitieve maatregelenpakket.

1.3. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 gaan wij in op de huidige situatie. Hierin komen de bevindingen uit de uitgevoerde onderzoeken aan de orde en wordt ingegaan op de door aanwonenden en belanghebbenden geuite bezwaren. Hoofdstuk 3 gaat in op het resultaat van de informatieavonden. Op basis van het resultaat van de eerste en twee-

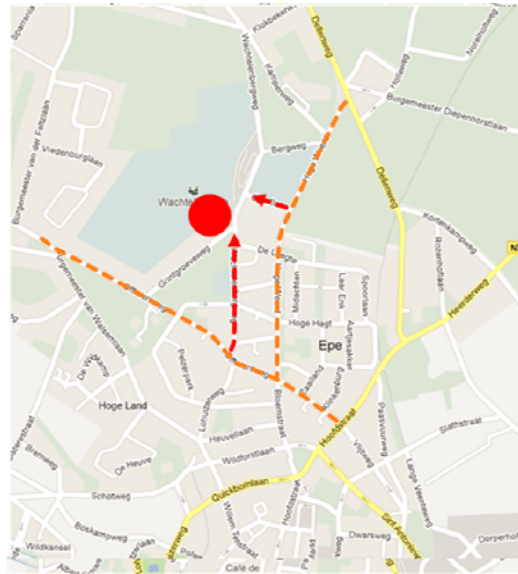
de informatieavond is een maatregelenpakket opgesteld dat ten slotte in hoofdstuk 4 aan de orde komt.

2. Huidige situatie

2.1. Gebiedsanalyse

2.1.1. Structuur

Het gebied waar de planvorming betrekking op heeft ligt in het noordelijke deel van de kern Epe. De 'hoofdwegenstructuur' in de omgeving van de sportvoorzieningen en toekomstige unilocatie wordt gevormd door de Hoge Weerd en de Officiersweg. De Hoge Weerd is een noord-zuid verbinding en de Officiersweg is in oost-west richting georiënteerd. Tussen beide wegen ligt nog een verbinding in de vorm van een haak, die wordt gevormd door de Sportlaan en de Wachtelenbergweg (zie figuur 2). Op laatstgenoemde weg sluit ook nog de Grintgroeveweg aan, maar deze weg is net ten westen van de parkeervoorziening van AV Cialfo afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.



Figuur 2: Verkeersstructuur Epe-noord

De sportvoorzieningen zijn hierdoor voor gemotoriseerd verkeer vanaf de 'hoofdwegen' via de Sportlaan te bereiken en via de Wachtelenbergweg. Voor fietsverkeer zijn naast deze wegen ook nog de Grintgroeveweg en het fietspad in het verlengde van de Wachtelenbergweg mogelijke aanrijroutes.

Langs de Sportlaan bevinden zich geen woningen. Dit in tegenstelling tot de Wachtelenbergweg waarlangs zich, vooral aan de oostzijde, wel woningen bevinden.

De PWA-hal bevindt zich aan het begin van de Sportlaan gezien vanaf de Hoge Weerd en wordt ook op deze weg ontsloten. De parkeervoorzieningen voor deze voorziening liggen aan de noord- en zuidzijde van de Sportlaan. Tennisvereniging Epe bevindt zich ten noorden van de Sportlaan meer in de richting van de Wachtelenbergweg. De parkeervoorzieningen van deze vereniging bevinden zich ten westen van de tennisbanen op de grote parkeerplaats waar ook SV Epe gebruik van maakt. Hier bevindt zich ook de ingang van de tennisclub.

SV Epe bevindt zich ten westen van de Wachtelenbergweg hoofdzakelijk ten noorden van de Sportlaan. De parkeervoorziening voor de voetbalvereniging ligt tussen de voetbalvelden en tennisvelden in. De parkeerplaats van SV Epe is een

onverharde voorziening. Dat wil zeggen dat hier geen elementenverharding of as-



faltverharding aanwezig is, maar dat parkeren op een zandondergrond en in het gras plaatsvindt. Om deze parkeervoorziening te kunnen bereiken dient vanaf de Sportlaan eerst in zuidelijke richting te worden afgebogen naar de Wachtelenbergweg om vervolgens circa 180 graden te draaien en in noordelijke richting te rijden naar de parkeervoorziening. De ingang van het sportcomplex van SV Epe

bevindt zich aan de Wachtelenbergweg zijde.

Ten westen van SV Epe liggen de voorzieningen van AV Cialfo en ten zuidwesten van SV Epe bevinden zich de velden van MHC Epe. De parkeervoorziening van AV Cialfo grenst aan de zuidzijde van de velden van SV Epe. Om deze parkeervoorziening te bereiken dient vanaf de Sportlaan eveneens linksaf te worden gebogen naar de Wachtelenbergweg, vervolgens moet de Wachtelenbergweg ingereden worden om na circa 50 meter rechts af te slaan richting de Grintgroeve. Hierbij moet rechts worden aangehouden om de parkeerplaats van AV Cialfo te kunnen bereiken. Om op de parkeercluster van MHC Epe te kunnen komen dient langs/over het parkeerterrein van AV Cialfo te worden gereden. De parkeervoorziening van de hockeyclub bevindt zich ten zuidwesten van de parkeerplaats van de atletiekvereniging. Beide parkeervoorzieningen liggen wat verscholen in het bos en zijn vanaf de Sportlaan en Wachtelenbergweg niet of nauwelijks zichtbaar.



2.1.2. Wegkenmerken

Alle verkeersdeelnemers op de Sportlaan en de Wachtelenbergweg maken gebruik van dezelfde verkeersruimte. Hiermee bedoelen wij dat zowel het gemotoriseerde als het langzame verkeer gebruik maakt van de rijbaan. De Sportlaan heeft een breedte van circa 6,3 meter op het oost west deel, het in zuidelijke richting afbuigende deel van deze weg is met een breedte van 5,4 meter bijna een meter smaller. De Wachtelenbergweg is smaller dan de Sportlaan en is ruim 5,0 meter breed.

Op de Wachtelenbergweg geldt een parkeerverbod aan de westzijde van de weg tussen de Sportlaan en het einde van de parkeerplaats van SV Epe. Ook geldt een parkeerverbod aan de oostzijde van deze weg, op het gedeelte naast de parkeerplaats van SV Epe. Op de Wachtelenbergweg zijn mede daardoor op het deel in



de directe omgeving van de sportvoorzieningen nauwelijks parkeermogelijkheden op of naast de rijbaan. Op de Sportlaan zijn aan de zuidzijde van de weg parkeervakken aanwezig. In deze vakken kan haaks worden geparkeerd. Ook aan de

noordzijde van de Sportlaan zijn parkeervakken beschikbaar, maar hierin kan alleen onder een hoek worden geparkeerd.

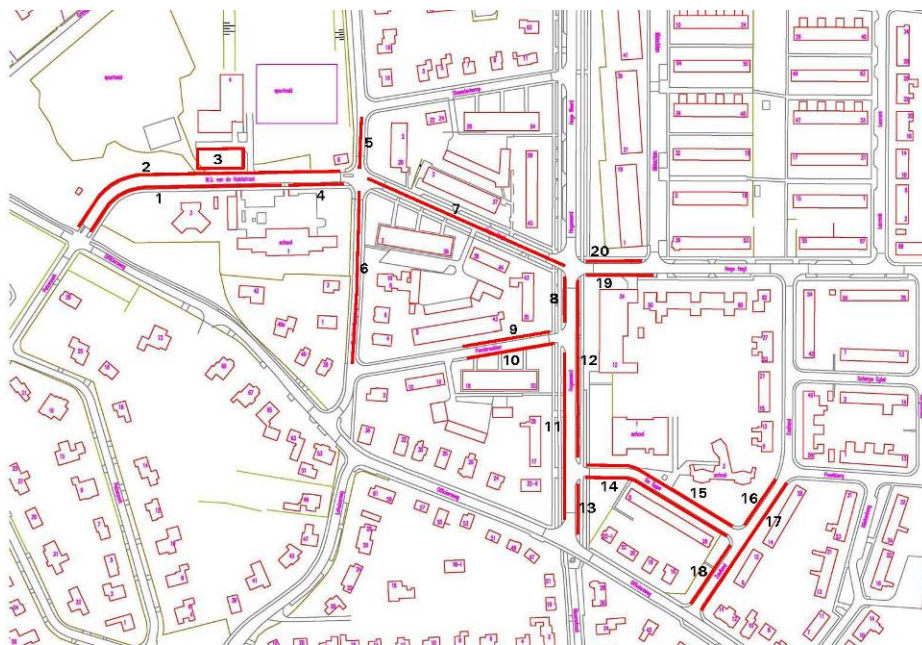
De verharding op beide wegen bestaat uit klinkerverharding en op de wegen is geen markering in langsrichting aanwezig. Zowel de Sportlaan als de Wachtelenbergweg is voorzien van een trottoir. In beide gevallen is deze voorziening aanwezig aan één zijde van de weg. De Sportlaan beschikt aan de zuidzijde over een voetgangersvoorziening en de Wachtelenbergweg aan de oostzijde. Beide voorzieningen gaan in elkaar over. De Wachtelenbergweg heeft ten noorden van de aansluiting met de Sportlaan geen voetgangersvoorzieningen meer. Er zijn geen aparte voorzieningen voor fietsers aanwezig.

2.2. Verkeersonderzoek

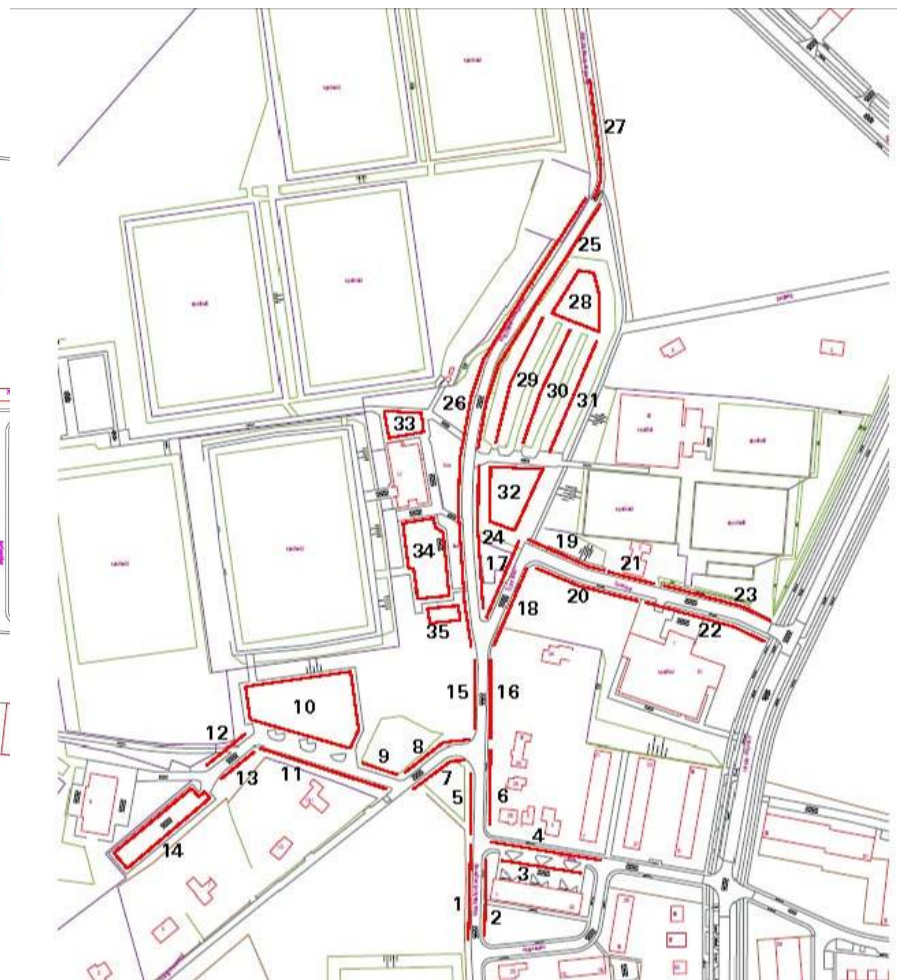
2.2.1. Algemeen

Om het huidige functioneren van de verkeerssituatie rondom de bestaande scholen en de sportvoorzieningen inzichtelijk te maken is een tweetal onderzoeken uitgevoerd. Het betreft een parkeeronderzoek en mechanische verkeerstellingen. De parkeeronderzoeken zijn uitgevoerd in de omgeving van de W.G. van de Hulst-school en de Hoge Weerd school ten tijde van het in- en uitgaan van de scholen en in de omgeving van de sportvoorzieningen op de weekenddagen. De mechanische verkeerstellingen zijn uitgevoerd op de Sportlaan en op de Wachtelenbergweg gedurende een periode van drie weken. Deze mechanische tellingen zijn op verzoek van de aanwonenden in een later stadium nog een keer herhaald. In deze paragraaf komen de opzet en de resultaten van beide onderzoeken aan de orde.

Figuur 3: Omvang onderzoeksgebied- en sectie indeling parkeeronderzoek



Sectie-indeling Schoolorgeving



Sectie-indeling omgeving sportpark

2.2.2. Parkeeronderzoek

• Onderzoeksopzet

Het parkeeronderzoek dat is uitgevoerd heeft bestaan uit een registratie van het aantal geparkeerde voertuigen (parkeerdruk) rondom de beide basisscholen en bij de sportvoorzieningen. Het onderzoeksgebied is ruim opgezet om voor de hele omgeving van de basisscholen en sportvoorzieningen de parkeerdruk inzichtelijk te hebben. Dit is van belang om eventuele overloopeffecten naar omliggende straten te kunnen achterhalen. Overloop van geparkeerde voertuigen treedt vooral op als de parkeerdruk in de betreffende straat hoog is. Om op detailniveau uitspraken te kunnen doen over de parkeersituatie is het onderzoeksgebied opgedeeld in een groot aantal secties. De omvang van het onderzoeksgebied en de indeling van het gebied in secties is voor de omgeving van beide scholen en de sportvoorzieningen weergegeven in figuur 3.

• Onderzoeksmomenten

De registratie bij de scholen heeft op andere momenten plaatsgevonden dan bij de sportvoorzieningen, omdat de piekmomenten van de afzonderlijke voorzieningen zich op andere dagen voordoen. Het onderzoek bij de scholen is uitgevoerd op dinsdag 25 oktober en donderdag 27 oktober 2011.

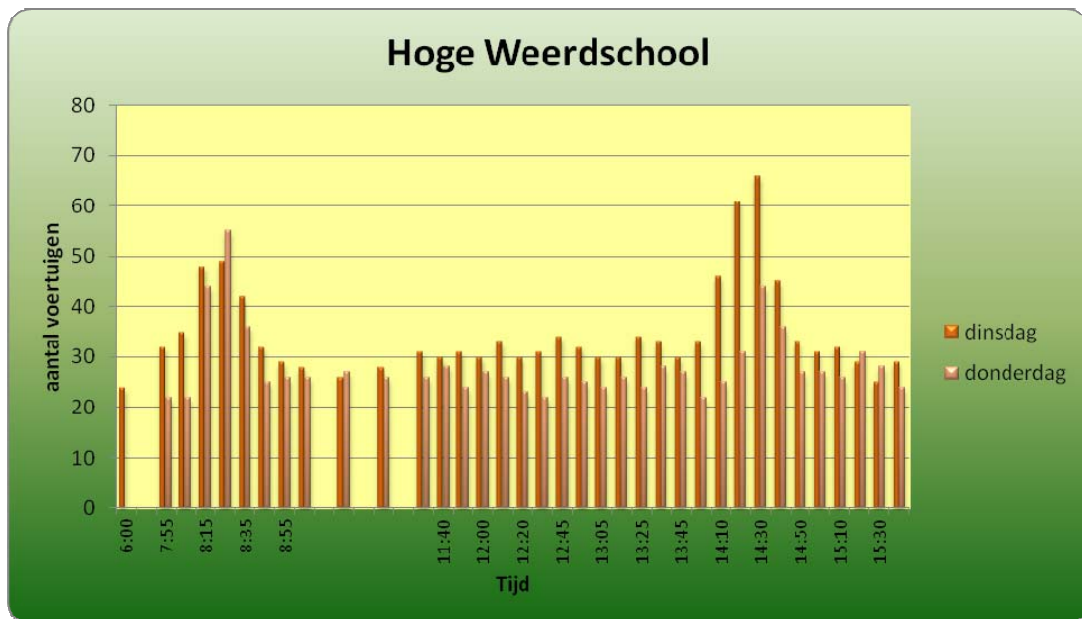
Het onderzoek is uitgevoerd op dinsdag van 06:00 – 16:00 uur en op donderdag van 08:00 – 16:00 uur. In de piekperioden is per 10 minuten geregistreerd. De piekperioden zijn:

- 08:00 - 09:00 uur;
- 11:30 - 15:30 uur.

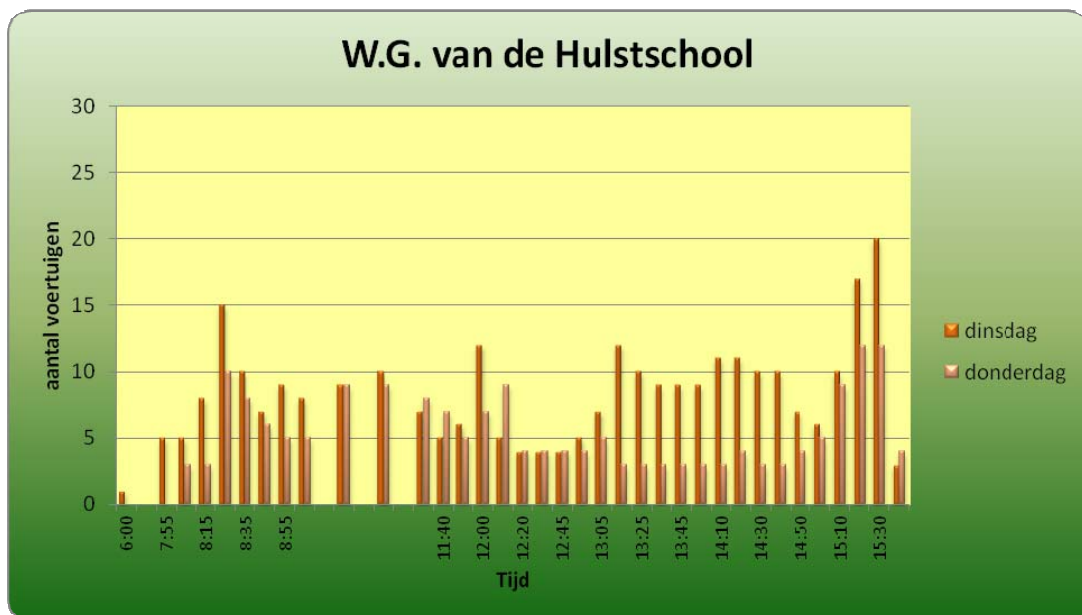
Buiten de piekperiode is geregistreerd om 6:00, 9:00, 10:00, 11:00 en 16:00 uur. Voor deze opzet is gekozen omdat er binnen de piekperioden sprake is van een hoge mate van wijziging in de situatie, terwijl in de periode daarbuiten de verschillen beperkt zijn.

Bij de keuze voor deze dagen is rekening gehouden met specifieke activiteiten zoals schoolreisjes, margedagen et cetera. Op geen van beide dagen is er sprake van enige afwijkende activiteit ten opzichte van een 'normale' schooldag. De onderzoeksdagen moeten om deze reden dan ook als representatief worden beschouwd voor een gemiddelde situatie.

Het onderzoek rondom de sportvoorzieningen is uitgevoerd op zaterdag 22 en zaterdag 29 oktober en op zondag 30 oktober 2011. Op zaterdag 22 oktober is van 13.00 tot 18.00 uur ieder uur het aantal geparkeerde voertuigen geregistreerd. De zaterdag daarna (29 oktober) is met het onderzoek gestart om 8.00 uur en is eveneens tot 18.00 uur ieder uur een registratie uitgevoerd. Op zondag is een uur later gestart en heeft registratie plaatsgevonden van 9.00 tot 18.00 uur, waarbij



Grafiek 1: Resultaten parkeeronderzoek Hoge Weerdschool



Grafiek 2: Resultaten parkeeronderzoek W.G. van de Hulstschool

ook ieder uur een registratie is uitgevoerd. Ook voor deze locatie geldt dat er rekening is gehouden met de speelschema's van de verschillende verenigingen. Bij de hockeyclub werd in de betreffende weekenden gewoon gespeeld. Ter plaatse van de atletiekvereniging zijn op beide dagen weinig activiteiten waargenomen. Bij de voetbalvereniging was er op zaterdag 22 oktober sprake van een bekerwedstrijd tussen SV Epe en WHC uit Wezep. Deze wedstrijd mag voor wat betreft SV Epe als een maatgevend moment worden beschouwd. De wedstrijdschema's van MHC en SV Epe op de onderzoeksdagen zijn in bijlage 1 opgenomen.

● Resultaten

Bij de weergave van de resultaten gaan wij eerst in op de omgeving van de beide scholen en daarna op de situatie rondom de sportvoorziening. Wij merken op dat de beschrijving van de resultaten zich vooral richt op de directe omgeving van de scholen, omdat uit het onderzoek blijkt dat er geen sprake is van overloop van parkeerders naar verder op gelegen locaties.

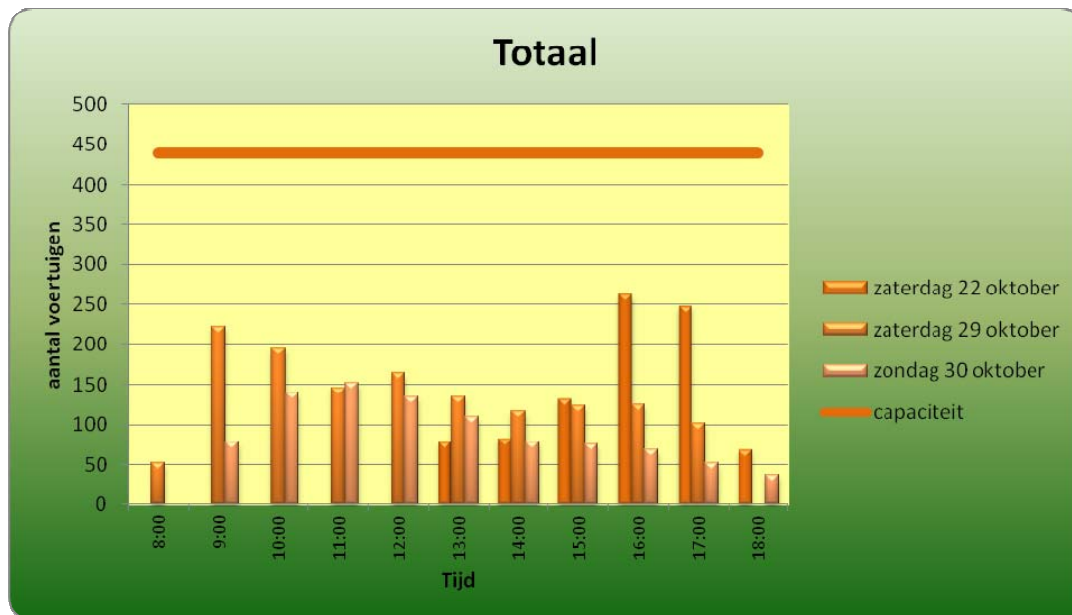
Bij de resultaten is onderscheid gemaakt in de situatie rondom de Hoge Weerdschool en rondom de W.G. van de Hulstschool. Het verloop van de parkeerdruk rondom beide scholen is weergegeven in de grafieken 1 en 2 voor respectievelijk de Hoge Weerdschool en de W.G. van de Hulstschool. Bij de grafieken merken wij op dat de schaalverdeling op de x-as niet lineair is, omdat tijdens het onderzoek in verschillende intervallen is geregistreerd.

Schoolomgeving

Uit de grafieken blijkt dat er menging van verschillende parkeerders plaatsvindt. Hierdoor is er geen onderscheid te maken tussen de verschillende gebruikersgroepen. Wat uit beide grafieken blijkt is dat er een duidelijke piek is te constateren bij het in- en uitgaan van de scholen. Bij de Hoge Weerdschool zijn de pieken iets duidelijker dan bij de W.G. van de Hulstschool. Daarnaast valt op dat er bij de Hoge Weerdschool tussen de middag geen piek is te constateren. Dit wordt veroorzaakt doordat de Hoge Weerdschool een continurooster heeft en er dus geen sprake is van een middagpauze waarbij kinderen de school verlaten. Analyse van het parkeeronderzoek leidt tot de conclusie dat het halen en brengen van kinderen voor de Hoge Weerdschool leidt tot 30-35 geparkeerde voertuigen en voor de W.G. van de Hulstschool tot 10-15 voertuigen. Over het aantal geparkeerde voertuigen van de werknemers van de scholen is op basis van de onderzoeksresultaten geen uitsluitsel te geven omdat er teveel verstoring is met andere voorzieningen. Bij de Hoge Weerdschool zijn dit de winkelveorzieningen en bij de W.G. van de Hulstschool beïnvloedt de aanwezigheid van een fitnesscenter de resultaten.

Sportvoorzieningen

De resultaten van het parkeeronderzoek op de verschillende dagen rondom de sportvoorzieningen zijn weergegeven in grafiek 3. In de grafiek is de parkeerdruk weergegeven van alle parkeervoorzieningen samen. De resultaten van de parkeervoorzieningen van alle afzonderlijke sportverenigingen zijn terug te vinden in bijla-



Grafiek 3: Resultaten parkeeronderzoek sportvoorzieningen

ge 2. Uit grafiek 3 blijkt dat er op alle onderzoeksdagen ruim voldoende parkeer-capaciteit aanwezig is. Op het piekmoment op zaterdag 22 oktober eind van de middag staan er circa 260 voertuigen geparkeerd terwijl er plaats is voor ruim 430 voertuigen. Op deze zaterdag was er alleen activiteit bij SV Epe en in de PWA-hal. Op zaterdag 29 oktober ligt de druk vooral in de ochtendperiode. Op het piekmoment staan circa 220 voertuigen geparkeerd. Dit wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door de jeugdwedstrijden bij SV Epe. In de middagperiode neemt de parkeerdruk langzaam af. Op zondag ligt de parkeerdruk lager dan op zaterdag. De hoogste parkeerdruk doet zich voor aan het einde van de ochtend. Op dat moment staan circa 150 voertuigen geparkeerd.

Als de afzonderlijke parkeervoorzieningen worden beschouwd dan blijkt dat de parkeerdruk bij SV Epe verreweg het grootste is. Op de parkeervoorzieningen bij de voetbalclub staan maximaal circa 180 voertuigen geparkeerd, terwijl er ruimte is voor ruim 200 voertuigen. De parkeervoorzieningen van MHC en AV Cialfo worden op piekmomenten door 40 voertuigen gebruikt. Vooral voor AV Cialfo betekent dit een behoorlijke overcapaciteit aan parkeerplaatsen. Bij de PWA-hal zijn op het piekmoment nagenoeg alle beschikbare parkeerplaatsen bezet.

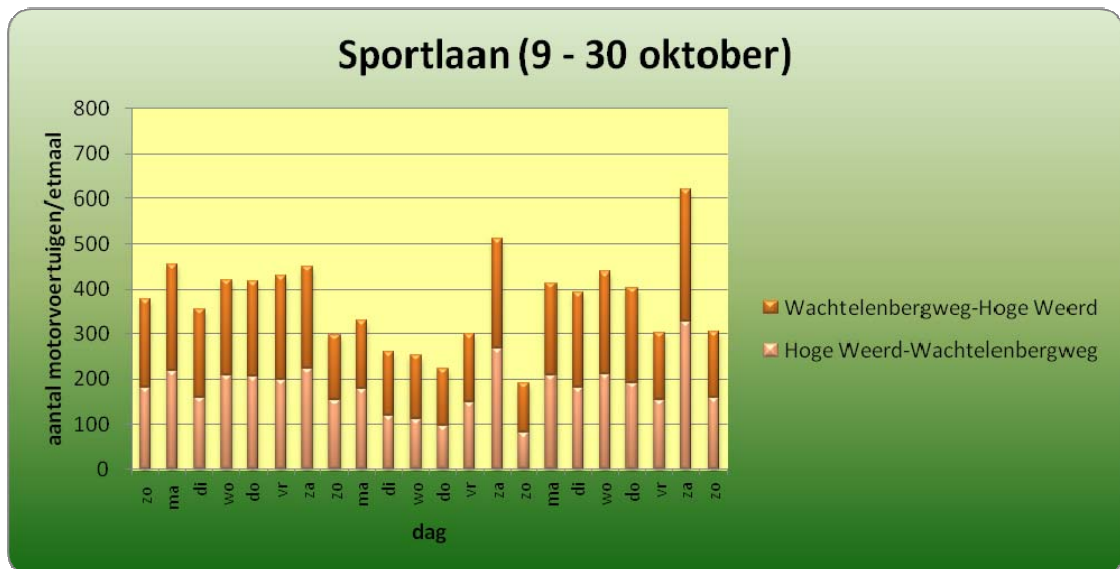
Naast het aantal geparkeerde voertuigen is ook het aantal gestalde fietsen bij de kantine van SV Epe geteld. Op het piekmoment op zaterdagmiddag staan hier bijna 300 fietsen gestald. Dit is een aspect waarmee bij de toekomstige inrichting van het gebied terdege rekening moet worden gehouden.

2.2.3. *Mechanische tellingen*

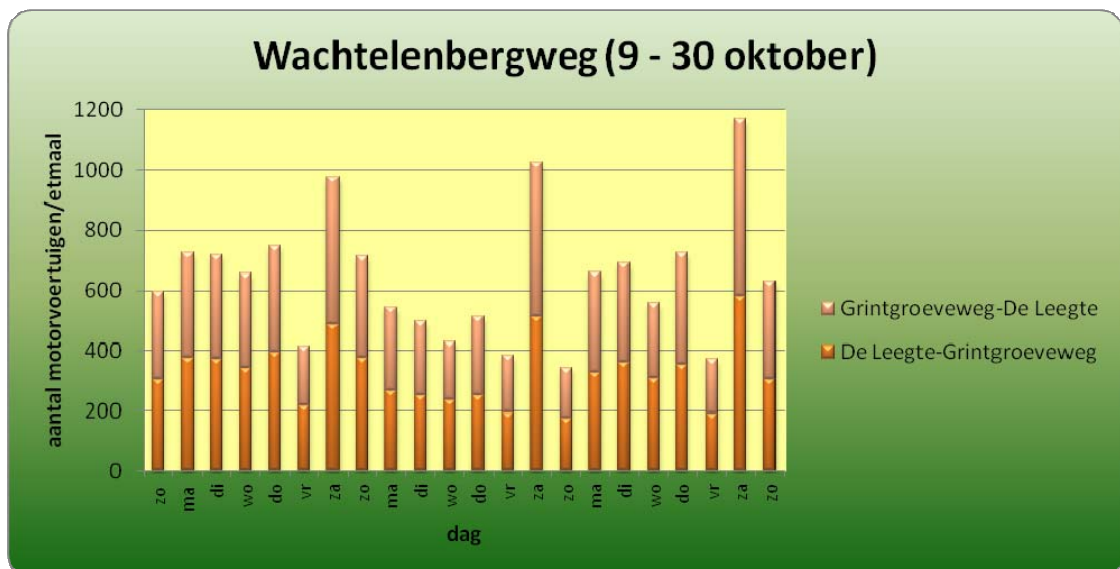
● *Onderzoeksopzet*

Op een tweetal locaties zijn mechanische verkeerstellingen uitgevoerd. Bij mechanische verkeerstellingen worden twee holle rubberen slangen dwars over de rijbaan aangebracht met een onderlinge afstand van 1,0 meter. Deze telslangen zijn verbonden met een mechanisch telapparaat dat de luchtpulsen, die door voertuigen die over de telslangen rijden worden opgewekt, registreert. Omdat onderscheid wordt gemaakt in slang a en b kan door de volgorde van luchtpulsen de rijrichting van het voertuig worden bepaald. Tevens wordt de snelheid van het voertuig vastgelegd. Omdat rijrichting en snelheid vaststaan, kan aan de hand van het aantal luchtpulsen binnen een bepaalde tijdsperiode, de lengte (asafstand) van het voertuig worden bepaald. Met een mechanische telling kan dus inzicht worden verkregen in de intensiteit en snelheid van het verkeer in beide richtingen en de voertuigsamenstelling.

De tellingen zijn in eerste instantie uitgevoerd gedurende drie weken (zondag 9 oktober tot zondag 30 oktober 2011). In deze periode valt de herfstvakantie die plaats heeft gevonden van 15 t/m 23 oktober. De tellers zijn geplaatst op de Sportlaan ter hoogte van de PWA-hal en op de Wachtelenbergweg tussen de Sportlaan en De Leegte. Deze telling is begin 2012 herhaald, waarbij wederom 3



Grafiek 4: Resultaten mechanische verkeerstelling Sportlaan (9 t/m 30 oktober 2011)



Grafiek 5: Resultaten mechanische verkeerstelling Wachtelenbergweg (9 t/m 30 oktober 2011)

weken is geteld. De telling is uitgevoerd van zondag 15 januari tot en met zondag 5 februari.

● *Resultaten*

De resultaten van de tellingen in oktober 2011 zijn weergegeven in grafiek 4 en 5. In grafiek 4 is het intensiteitsverloop van de Sportlaan weergegeven. Hieruit blijkt dat de intensiteit in de tweede week aanzienlijk lager ligt dan in de eerste en derde week. De tweede week is de herfstvakantie. In een normale week bedraagt de verkeersbelasting op de Sportlaan circa 400 motorvoertuigen per etmaal. Op zaterdag ligt de intensiteit hoger dan door de week. De maximale hoeveelheid verkeer is geregistreerd op zaterdag 29 oktober, waarbij ruim 600 motorvoertuigen de Sportlaan belasten.

Op de Wachtelenbergweg is een zelfde patroon als op de Sportlaan te constateren, zij het dat de intensiteit op deze weg aanzienlijk hoger ligt. Op een gemiddelde werkdag bedraagt de intensiteit op de Wachtelenbergweg circa 650 motorvoertuigen per etmaal. Op zaterdag is de belasting van deze weg veel hoger. De hoogst geregistreerde belasting van de Wachtelenbergweg bedraagt circa 1.200 motorvoertuigen per etmaal.

Op werkdagen is het aantal ritten van en naar de sportvoorzieningen beperkt. Op basis van de uitkomsten van de tellingen en de verdeling van de voertuigen over de dag kan worden geconcludeerd dat op een gemiddelde werkdag circa 350 voertuigen de route Sportlaan – Wachtelenbergweg volgen (in beide richtingen samen). Deze voertuigen hebben geen relatie met één van de sportvoorzieningen. Op zaterdag is dit aantal naar verwachting met 300 motorvoertuigen iets kleiner.

Zoals aangegeven is op verzoek van aanwonenden de telling begin 2012 herhaald. In bijlage 3 zijn de resultaten opgenomen van deze telling en is een vergelijking gemaakt met de resultaten van de telling uit oktober 2011. Hierbij merken wij op dat ten tijde van de tweede telling, vanaf eind januari, de winter inviel en het (zeer) koud is geweest. Uit de bijlage blijkt dat de intensiteiten op de Sportlaan in januari iets lager liggen dan in oktober, met uitzondering van de vakantieweek in oktober. Dit geldt vooral op de werkdagen. In het weekend is de intensiteit over het algemeen aanzienlijk lager. Vooral voor de laatste telweek, begin februari 2012, heeft dit naar verwachting te maken met de weersomstandigheden.

Voor de Wachtelenbergweg kan eenzelfde conclusie worden getrokken als voor de Sportlaan. Ook hier liggen de intensiteiten over het algemeen lager dan in oktober 2011, zowel op de werkdagen als in het weekend.

Geconcludeerd kan worden dat de intensiteiten op beide wegen in januari lager liggen dan in oktober. Hieruit kan worden afgeleid dat er, afhankelijk van de omstandigheden, fluctuaties zit in de verkeersbelasting. Op basis van de resultaten in januari mag worden verwacht dat de telgegevens in oktober een zeer representa-

tief beeld geven van een normaal te verwachten situatie tijdens de sportseizoenen. Er zullen incidenteel drukkere dagen zijn, maar over het algemeen ligt de belasting op de wegen naar verwachting niet boven de resultaten uit oktober. Zeker gezien het feit dat in oktober de bekerwedstrijd tussen SV Epe en WHC op zaterdag de 22^e op het sportpark heeft plaatsgevonden. Op deze dag is er naar verwachting sprake van een piekbelasting.

In het vervolg van deze rapportage wordt daarom voortgeborduurd op de resultaten van de tellingen uit oktober 2011.

2.3. Wensen en zorg belanghebbenden

Voor deze studie is gebruik gemaakt van de mening over de unilocatie van burgers en belanghebbenden zoals deze bij de gemeente Epe op het moment van het in gang zetten van de studie bekend waren. Door de omwonenden is aangegeven dat zij een toenemende mate van overlast zullen ervaren als gevolg van een toenemende verkeersdruk. Daarnaast vreest men, mede als gevolg van het voorgaande, een afnemende verkeersveiligheidssituatie voor het fietsverkeer.

3. Informatieavonden

3.1. Algemeen

In het planproces is de inbreng van bewoners van het gebied en belanghebbenden een belangrijk aspect. Zij hebben tijdens twee informatieavonden/workshops de gelegenheid gekregen om hun verkeersproblemen en verkeerswensen kenbaar te maken. De informatieavonden hebben plaatsgevonden op dinsdag 8 november 2011 en dinsdag 13 december 2011, in beide gevallen in het gemeentehuis van Epe. De eerste avond is bezocht door circa 45 belangstellenden en op de tweede avond zijn circa 35 bezoekers aanwezig geweest.

In dit hoofdstuk komen de resultaten van beide informatieavonden aan de orde. Aan de hand van de voorgestelde maatregelen tijdens de eerste informatieavond is een concept-maatregelenplan opgesteld. Dit concept-maatregelenplan is tijdens de tweede informatieavond toegelicht aan bewoners en belanghebbenden. Hiermee hebben bewoners en belanghebbenden kunnen reageren op het voorgestelde maatregelenpakket, wat vervolgens heeft geleid tot een 'definitief' maatregelenplan.

3.2. Informatieavond dinsdag 8 november 2011

Tijdens de eerste informatieavond is gestart met het aangeven van het hoe en waarom van de planvorming. Zoals al eerder aangegeven stond op de informatieavond de komst van de unilocatie naar deze locatie niet ter discussie, maar richtte de discussie zich vooral op de ontsluitingsstructuur en de verkeerskundige effecten die de komst van de unilocatie voor de omgeving met zich meebrengt.

Na de inleiding is een toelichting gegeven op de resultaten uit de uitgevoerde onderzoeken zoals die in het vorige hoofdstuk aan de orde zijn geweest. Vervolgens is een prognose gepresenteerd met betrekking tot de benodigde hoeveelheid parkeerplaatsen voor de nieuwe unilocatie en de hoeveelheid verkeer die als gevolg van de unilocatie wordt gegenereerd. De effecten voor het huidige wegennet zijn vervolgens inzichtelijk gemaakt en daarna zijn mogelijke oplossingsrichtingen gepresenteerd die met de belanghebbenden zijn besproken en bediscussieerd.

● *Parkeerprognose*

Op basis van de resultaten van het parkeeronderzoek en landelijke kengetallen met betrekking tot parkeren, is een prognose gemaakt van de hoeveelheid parkeerplaatsen die benodigd is om in de behoefte van de unilocatie te kunnen voorzien. In tabel 1 is deze prognose weergegeven. Tevens is in deze tabel de invulling van de unilocatie en de omvang van de betreffende voorzieningen weergegeven.

Tabel 1: *Prognose parkeerbehoefte unilocatie*

Voorziening	Omvang (circa)	Parkeerbehoefte	
		personeel	halen en brengen
Hoge Weerd School	200 kinderen	8	35
W.G. van de Hulstschool	100 kinderen	4	15
Kdv 'de Koppel'	14 kinderen	2	4
BSO 'de Kom'	20 kinderen	2	5
Buurthuis	100 m ² bvo	4	0
Totaal		20	Ca. 55

Uit de tabel blijkt dat er circa 50 parkeerplaatsen nodig zijn voor het halen en brengen van kinderen. Dit is de parkeerbehoefte die de beide scholen genereren. De parkeerbehoefte van de BSO en het kinderdagverblijf worden hierbij buiten beschouwing gelaten omdat deze parkeerbehoefte lager ligt en zich op andere momenten voordoet. Voor personeel zijn maximaal circa 20 parkeerplaatsen nodig. Hiervoor geldt wel dat deze behoefte voor een groot deel op dezelfde momenten plaats kan vinden.

● *Intensiteitsprognose*

Aan de hand van de parkeerbehoefte en landelijke kengetallen is de verkeersproductie van de unilocatie bepaald. Deze productie/attractie komt hoofdzakelijk voor rekening van de scholen. Het totaal aantal ritten op een gemiddelde werkdag wordt geschat op circa 400 motorvoertuigbewegingen per etmaal, waarvan er 350 voor rekening komen van de scholen. Het kinderdagverblijf en de BSO genereren circa 40 ritten per etmaal en de verkeersproductie van het buurthuis wordt geprognosticeerd op 10 ritten per etmaal. Nagenoeg al deze ritten worden overdag afgewikkeld.

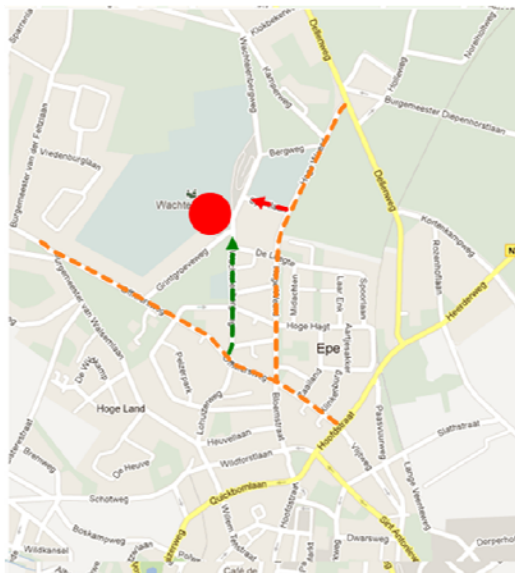
Op basis van de ligging van de unilocatie ten opzichte van de kern Epe en de resultaten van de mechanische verkeerstellingen lijkt de veronderstelling reëel dat het meeste verkeer via de Wachtelenbergweg aan- en afrijdt. Als wordt uitgegaan van een verdeling van 30% via de Sportlaan en 70% via de Wachtelenbergweg dan betekent dit op werkdagen een intensiteitstoename op beide wegen van respectievelijk 120 en 280 motorvoertuigen. De intensiteit op de Sportlaan komt hiermee op ruim 500 verkeersbewegingen en de verkeersbelasting op de Wachtelenbergweg komt hiermee op circa 930 voertuigbewegingen per etmaal op een gemiddelde werkdag. Op weekenddagen is de invloed van de unilocatie marginaal tot nihil.

● *Oplossingsrichtingen*

In de huidige situatie zijn er twee mogelijkheden om de sportvoorzieningen te bereiken. Dit kan via de Wachtelenbergweg en de Sportlaan. Het meeste gemotoriseerde verkeer benadert de sportvoorzieningen vanaf de Wachtelenbergweg. Dit lijkt gezien de ligging van de voorzieningen ten opzichte van de kern Epe ook logisch. Op iets grotere afstand vormen de Officiersweg en de Hoge Weerd de ontsluitende wegen voor het gebied, waarna via deze wegen onder andere de Hoofdstraat en de Dellenweg kunnen worden bereikt.

Als de Sportlaan en de Wachtelenbergweg met elkaar worden vergeleken dan zijn er verschillen. Het ruimtelijke profiel van de Sportlaan is veel groter dan dat van de Wachtelenbergweg, omdat er langs de Sportlaan nauwelijks sprake is van aanliggende (woon) bebouwing. Omdat het meeste fietsverkeer ook via de Wachtelenbergweg rijdt, is een toename van de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer op deze weg minder gewenst. Om intensiteitstoename te voorkomen is op de informatieavond als oplossingsrichting gepresenteerd om de Wachtelenbergweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer en vorm te geven als een soort fietsstraat.

De afsluiting is voorgesteld tussen De Leegte en de Grintgroeveweg en is alleen van toepassing voor gemotoriseerd verkeer. De gedachte hierbij is dat de hoofdwegenstructuur beter wordt gebruikt en de Wachtelenbergweg wordt ontlast, waardoor deze beter dienst kan doen als fietsroute (zie figuur 4). Een route die in de fietsnota van Epe is aangewezen als belangrijke (primaire) utilitaire route. Het gemotoriseerde verkeer van en naar de sportvoorzieningen en scholen wordt afgewikkeld via de Sportlaan die hiervoor goed geschikt is. Voor de woonwijk ten oosten van de Wachtelenbergweg leidt een afsluiting nauwelijks tot overlast, omdat deze de wijk zowel aan de oost als aan de westzijde nog steeds kunnen verlaten.



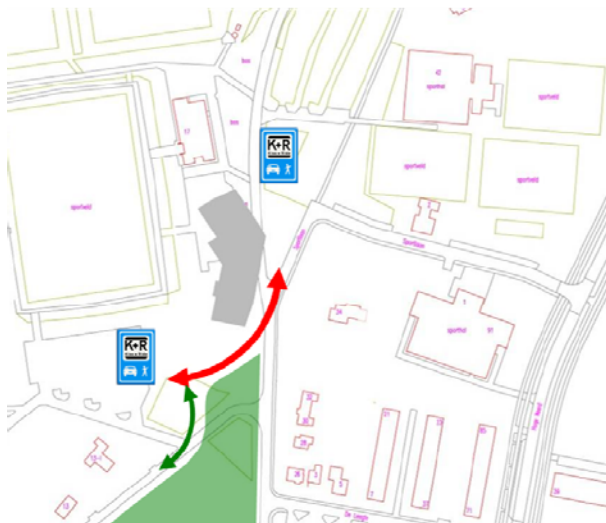
Figuur 4: *Mogelijke ontsluitingsstructuur*

scholen wordt afgewikkeld via de Sportlaan die hiervoor goed geschikt is. Voor de woonwijk ten oosten van de Wachtelenbergweg leidt een afsluiting nauwelijks tot overlast, omdat deze de wijk zowel aan de oost als aan de westzijde nog steeds kunnen verlaten.

Om het halen en brengen van de beide scholen goed te laten verlopen dienen voldoende parkeermogelijkheden op acceptabele afstand van de ingangen van de scholen te worden gerealiseerd. Dit is van groot belang omdat onvoldoende of onjuist gesitueerde parkeervoorzieningen leiden tot foutparkeren door bestuurders van de kinderen halende en brengende voertuigen.

De Hoge Weerdschool wordt in het noordelijke deel van de unilocatie gehuisvest terwijl de W.G. van de Hulstschool in het zuidelijke deel van de bebouwing een plek krijgt. Beide scholen krijgen een eigen ingang, die uiteraard aan de zijde van

het gebouw is gelegen waar de betreffende school zich bevindt. Om deze reden is voorgesteld het parkeren voor halen en brengen voor beide scholen te splitsen. Dit om halen en brengen zo dicht mogelijk bij de ingang van de betreffende school plaats te kunnen laten vinden. Hierdoor wordt fout parkeren en overlast voor de omgeving zoveel als mogelijk beperkt. Om dit te effectueren is op de informatieavond als oplossingsrichting gepresenteerd om het parkeren voor de W.G. van de Hulstschool plaats te laten vinden op de parkeerplaats van AV Cialfo en de Hoge Weerdschool een parkeervoorziening



Figuur 5: Voostel ontsluiting en locatie parkeren

aan te bieden op de parkeerplaats van SV Epe. Hiervoor is het wel gewenst dat de bereikbaarheid van de parkeervoorziening van AV Cialfo verbetert en meer een relatie krijgt met de schoolbebouwing. Het laatste geldt ook voor de parkeervoorziening van AV Cialfo. De Grintgroeveveweg wordt hiervoor in noordelijke richting opgeschoven. Deze gedachte is visueel weergegeven in figuur 5. Hierbij wordt het westelijke deel van de Grintgroeveveweg als fietspad aangesloten op de toegangsweg naar het parkeerterrein en kan de huidige Grintgroeveveweg op het meest oostelijke deel worden opgeheven. De vrijvallende locatie kan dan weer met groen worden ingevuld, waardoor het zicht vanuit de woningen langs de Wachtelenbergweg op de unilocatie enigszins wordt beperkt.

● **Discussie**

De hiervoor aangedragen oplossingsrichtingen zijn met de aanwezigen besproken. In de discussie die hierover na de pauze plaats heeft gehad zijn vele suggesties gedaan en is de nodige zorg geuit. In hoofdlijnen zijn hierbij de volgende onderwerpen aan de orde geweest.

- Er zijn suggesties gedaan om het parkeren te concentreren aan de noordzijde van de bebouwing op het terrein van SV Epe in plaats van te verdelen over twee locaties;
- Er is de nodige zorg geuit over de veiligheid van fietsverkeer die vanuit zuidelijke richting de unilocatie nadert en de verkeersstroom naar de W.G. van de Hulstschool moet kruisen;
- De afsluiting en locatie van de afsluiting is onderwerp van discussie. Dit aspect is mede ingegeven door de angst dat verkeer op de Wachtelenbergweg vanuit zuidelijke richting gebruik zal gaan maken van De Leegte als de route via de Sportlaan niet meer mogelijk is;
- Er wordt verkeersoverlast gevreesd als gevolg van de komst van de unilocatie, vooral op de Wachtelenbergweg.

3.3. Informatieavond dinsdag 13 december 2011

3.3.1. Algemeen

In deze paragraaf gaan wij in op de inhoudelijke aspecten zoals die op de tweede informatieavond aan de orde zijn geweest. De tweede informatieavond is gestart met een terugblik op de resultaten uit de eerste informatieavond en vervolgens is aangegeven op welke wijze verder is gegaan. Hierbij speelt het opstellen van het conceptontwerp een belangrijke rol. In het vervolg van deze paragraaf gaan wij achtereenvolgens in op de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de verdere uitwerking, de mogelijke inrichtingsvarianten en hun voor- en nadelen en de mening van de aanwezigen over deze varianten.

3.3.2. Uitgangspunten

Voordat wij zijn overgegaan tot de verdere uitwerking zijn uitgangspunten geformuleerd die de basis vormen voor mogelijke inrichtingsvarianten. De basis voor de uitgangspunten is gevormd door zorg die door gebruikers van de openbare ruimte en door aanwonenden in het voortraject en op de eerste informatieavond is geuit. In hoofdlijnen kunnen deze worden samengevat onder:

- Overlast als gevolg van een toenemende verkeersdruk;
- Verkeersonveiligheid voor fietsverkeer tijdens het halen en brengen van schoolgaande kinderen.

De uitgangspunten voor de herinrichting van de openbare ruimte zijn de volgende:

- Het aanbieden van voldoende en goed gesitueerde parkeerruimte voor zowel personeel als halen en brengen;
- Het beperken van de overlast voor de omgeving;
- Het vergroten van de verkeersveiligheid voor fietsverkeer.

3.3.3. Oplossingsrichtingen

Aan de hand van voorgaande uitgangspunten is een aantal oplossingsrichtingen gepresenteerd. Hierbij is onderscheid gemaakt in het noordelijke deel en het zuidelijke deel van het gebied. De Sportlaan vormt in hoofdlijnen de grens tussen beide gebieden. Het ontwerp richt zich niet alleen op de directe omgeving van de unilocatie maar heeft betrekking op het totale gebied. Dit betekent dat de verkeersstructuur en de inrichting van de bestaande parkeerplaatsen onderdeel uitmaakt van de planvorming. Voordat tot de beschrijving van de varianten wordt overgegaan komt een tweetal belangrijke keuzes bij de ontwerpvrage aan de orde.

• Een of twee haal- en brengparkeerplaatsen?

In de eerste informatieavond is aangegeven dat het de voorkeur verdient om de parkeervoorzieningen voor halen en brengen te splitsen en voor beide scholen een

aparte parkeerplaats te realiseren op beperkte afstand van de ingang. Deze gedachte is uitgewerkt in een parkeervoorziening op de parkeerplaats van SV Epe en op de parkeerplaats van AV Cialfo. Het is ook mogelijk de parkeervoorzieningen te concentreren. In dat geval ligt de parkeervoorziening van SV Epe voor de hand als locatie. Enerzijds omdat de Hoge Weerschool de grootste parkeervraag genereert en deze parkeervoorziening hier het dichtst bij ligt. Anderzijds omdat de omwonenden de voorkeur voor deze voorziening hebben aangegeven in verband met het voorkomen van overlast voor de Wachtelenbergweg.

● *Wachtelenbergweg afsluiten of niet?*

Het afsluiten van de Wachtelenbergweg is om meerdere redenen voorgesteld. Allereerst zal hierdoor de intensiteit op de Wachtelenbergweg afnemen in plaats van toenemen. Hierdoor is er geen sprake van een toenemende mate van overlast door de realisatie van de unilocatie. Tweede argument voor afsluiting is de mogelijkheid van het kunnen creëren van een hoogwaardige en veilige route voor het fietsverkeer. Het is echter ook mogelijk niet over te gaan tot afsluiting en de verkeersstructuur zo te laten zal deze nu is. Dit heeft per saldo niet heel veel invloed op het ontwerp van de unilocatie en de parkeervoorzieningen.

● *Afweging*

Op beide voorgaande aspecten is een afweging gemaakt voordat is overgegaan tot het opstellen van een ontwerp. Hierbij is de overweging gemaakt dat zowel het splitsen van de parkeervoorzieningen als het afsluiten van de Wachtelenbergweg zoveel voordelen heeft dat dit uitgangspunt is geweest voor de ontwerpen.

Ten aanzien van het parkeren geldt dat door het splitsen van de parkeervoorzieningen fout parkeren wordt voorkomen. Als de afstand (naar de mening van de bestuurder) tussen de parkeermogelijkheden en de ingang van de school te groot is zal de bestuurder proberen dicht bij de ingang een plaats te vinden. Dit zal leiden tot foutparkeren en overlast. Om dit te voorkomen dienen vervolgens weer aanvullende maatregelen te worden getroffen of dient veelvuldig gehandhaafd te worden. Beter is het om de behoefte (indien mogelijk) te faciliteren, waardoor een soort natuurlijk gedrag ontstaat.

Indien wordt gekozen voor concentratie van parkeervoorzieningen aan de noordzijde van het gebied kan het zuidelijke gebied in tact worden gelaten en alleen de noordzijde worden aangepast. In dat geval zullen aan de noordzijde circa 50 parkeerplaatsen voor halen en brengen beschikbaar moeten zijn. Dit betekent dat de loopafstand voor de gebruikers van de voertuigen die het verst van de Hoge Weerschool af staan al aanzienlijk zal worden, maar de afstand naar de W.G. van de Hulstschool te groot wordt om het gewenste gebruik af te kunnen dwingen. Met andere woorden dit is in theorie een mogelijkheid, maar deze zal in de praktijk niet functioneren. Er is dan ook voor gekozen de parkeerfaciliteiten voor halen en brengen te splitsen.

Het afsluiten van de Wachtelenberg heeft een aantal voordelen. Het gebruik van deze weg door gemotoriseerd verkeer wordt sterk beperkt, waardoor er geen sprake is van een toenemende overlast door de komst van de unilocatie, maar de situatie hier sterk zal verbeteren. Daarnaast maakt de Wachtelenbergweg onderdeel uit van het primaire utilitaire fietsnetwerk van Epe. Het meeste fietsverkeer dat naar de sportvoorzieningen wil en naar verwachting ook naar de scholen, komt uit zuidelijke richting en zal gebruik maken van de Wachtelenbergweg. Op dergelijke routes dient het fietsverkeer te worden gefaciliteerd. Een lage intensiteit van het gemotoriseerde verkeer biedt hiervoor de mogelijkheden. Nadelen van afsluiten zijn beperkt. Voor de aanwonenden van de Wachtelenbergweg ten noorden van de afsluiting geldt dat zij hun woning alleen nog kunnen bereiken via de Sportlaan. Bewoners van de Wachtelenbergweg die naar de sportvoorzieningen willen en ten zuiden van de afsluiting wonen zullen om moeten rijden via de Sportlaan. Deze relatie zal gezien de zeer beperkte afstand tot de sportvoorzieningen, nauwelijks met gemotoriseerde voertuigen worden gemaakt. Ten slotte geldt voor de bewoners van het gebied ten oosten van de Wachtelenbergweg dat de overlast hiervoor zeer beperkt is. Deze bewoners kunnen het gebied zonder problemen aan de oostzijde verlaten. Op basis van het voorgaande is ervoor gekozen de Wachtelenbergweg af te sluiten.

3.3.4. Varianten

Met de vorige paragraaf als basis is een aantal varianten ontwikkeld, die vervolgens zijn voorgelegd aan de aanwezigen op de informatieavond. Voor het zuidelijke deel is slechts één variant uitgewerkt die is gebaseerd op een splitsing van de parkeervoorzieningen voor beide scholen. Zoals al aangegeven kan dit gebied ook ongemoeid worden gelaten als wordt gekozen voor een geconcentreerde parkeervoorziening aan de noordzijde. In figuur 6 is de voorgestelde vormgeving weergegeven. Hierbij is de Grintgroeveweg in noordelijke richting opgeschoven, waardoor de zichtrelatie tussen de Wachtelenbergweg en de parkeervoorziening van AV Cialfo verbetert en er meer relatie tussen de weg en de school ontstaat. Gevolg hiervan is dat de parkeerplaats van AV Cialfo wat wordt afgevlakt aan de zuidzijde.



Figuur 6: Ontwerp zuidelijke deel unilocatie

Dit gaat ten koste van de parkeercapaciteit. Dit wordt echter gecompenseerd doordat de parkeervoorziening in oostelijke richting wordt uitgebreid. Hiervoor is gekozen om de afstand tussen de parkeerplaats en de school te beperken. Ten



Figuur 7: Variant 1 noordelijk gebied



Figuur 8: Variant 2 noordelijk gebied



Figuur 9: Variant 3 noordelijk gebied

oosten van de parkeervoorziening is voldoende ruimte aanwezig voor wachtende ouders. Tevens zal hier de fietsenstalling voor de W.G. van de Hulstschool kunnen worden gerealiseerd. De Wachtelenbergweg is afgesloten net ten noorden met de aansluiting van De Leegte. Hierdoor kunnen de aanwonenden van de Wachtelenbergweg ten noorden van deze afsluiting hun perceel met de auto alleen nog bereiken via de Sportlaan. Voor fietsverkeer uit zuidelijke richting is een fietsverbinding gerealiseerd door het bos. Hierbij is gebruik gemaakt van het al aanwezig pad en van de oorspronkelijke Grintgroeveveweg. In bijlage 4 is het ontwerp weergegeven waarbij de oorspronkelijke ondergrond van het gebied is opgenomen, waardoor een vergelijking met de huidige vormgeving (beter) mogelijk is. Dit geldt ook voor de ontwerpen die hierna nog worden gepresenteerd voor het noordelijke deel.

Voor het noordelijke deel zijn meerdere varianten ontwikkeld. Variant 1 is in figuur 7 weergegeven. In deze variant is een rotonde gerealiseerd op de locatie waar de Sportlaan momenteel een haakse bocht maakt. Ten noorden van de rotonde is er sprake van een eenrichtingscircuit van en naar de parkeervoorziening. De parkeerplaatsen zijn vervolgens zo dicht mogelijk bij de ingang van de school gerealiseerd. Op deze wijze kunnen voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd voor de Hoge Weerdschool. Personeel van deze school kan parkeren op de parkeerplaats van SV Epe. Nadeel van deze oplossing is een relatief inefficiënt ruimtegebruik en het feit dat kinderen uit de geparkeerde voertuigen in veel gevallen de rijbanen van de parkeerplaats moeten oversteken om de school te kunnen bereiken.

In de tweede variant (zie figuur 8) is de toegang naar de parkeervoorziening van SV Epe evenals in variant 1 opgeschoven in oostelijke richting. Dit betekent dat de parkeerplaats direct kan worden bereikt zonder dat de haak van de Sportlaan moet worden gemaakt. Hierbij is er sprake van een zogenaamde steraansluiting. Voor de Hoge Weerdschool is een zogenaamde Kiss en Ride strook gerealiseerd voor ruim 10 voertuigen om kinderen af te kunnen zetten. Parkeren kan plaatsvinden op de parkeervoorziening ten noorden hiervan. Voor veel parkeerplaatsen geldt dat op het trottoir kan worden uitgestapt en zonder (parkeer)wegen te hoeven kruisen naar school kan worden gelopen. De strook tussen de school en de kantine van SV Epe vormt de nieuwe toegang naar SV Epe, die tevens dienst kan doen als wachtruimte voor ouders. Het plein voor de kantine van SV Epe kan worden ingericht als fietsenstalling.

De derde variant die in figuur 9 is weergegeven vertoont grote gelijkenissen met variant 2. Het verschil zit in de ligging van de toegangsweg van het parkeerterrein. In variant 3 verloopt deze via het parkeerterrein. Voordeel hiervan is dat een aantal aanwezige bomen aan de oostzijde kan worden gespaard. Nadeel is dat de hoofdroute tussen de parkeervoorzieningen en de school doorloopt waardoor er weer vaker moet worden overgestoken.

De hiervoor gepresenteerde varianten zijn, samen met de voor- en nadelen, voorgelegd aan de aanwezigen. Hoewel er in grote lijnen instemming was met de plan-

vorming, was er een aantal punten dat door de belanghebbenden naar voren is gebracht. Deze hadden wederom betrekking op de mate van overlast voor de bewoners van de Wachtelenbergweg en de verkeersveiligheid van fietsverkeer. Na een uitgebreide gedachtewisseling en de nodige suggesties ten aanzien van verdere uitwerking, is er aan het einde van de informatieavond sprake geweest van een bepaalde mate van consensus, waarbij variant 2 verder zou worden uitgewerkt en specifiek aandacht wordt besteed aan de aangedragen bedenkingen.

4. Maatregelenpakket

4.1. Algemeen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het definitieve ontwerp. Zoals al aangegeven is dit ontwerp tot stand gekomen in een aantal stappen: in eerste instantie is op basis van de bevindingen uit de eerste informatieavond een conceptmaatregelenplan opgesteld. Dit conceptmaatregelenplan is in de tweede informatieavond toegelicht, waarbij door de aanwezigen een aantal opmerkingen is gemaakt. Deze opmerkingen zijn verwerkt in het voorliggende definitieve ontwerp.

Wij merken op dat op 30 december 2011 een brief bij de gemeente Epe is binnengekomen, waarin de opmerkingen die (voor een groot deel al) zijn geuit op de informatieavond van 13 december nogmaals worden toegelicht. De brief is ondertekend door 6 bewoners van de Wachtelenbergweg en Grintgroeeweg. Tevens is in de brief een alternatieve ontsluitingsstructuur aangegeven. Deze structuur behelst de realisering van een verbinding tussen de Wachtelenbergweg en de Kamperweg of een verbinding tussen Wachtelenbergweg en de Hoge Weerd, waarbij de huidige Bergweg voor autoverkeer (middels eenrichtingsverkeer richting de Hoge Weerd) geschikt wordt gemaakt.

Ten aanzien van de alternatieve structuur merken wij op dat het aanleggen van een nieuwe noordelijke ontsluitingsweg om meerdere redenen ongewenst is. Ten eerste gaat de Wachtelenbergweg ten noorden van de Sportlaan een rol spelen in de ontsluitingsstructuur, waarmee een barrière wordt gerealiseerd tussen de parkeerterreinen en de sportvoorzieningen. Daarnaast leidt de realisatie van infrastructuur (of een intensiever gebruik van bestaande infrastructuur) tot een verdere aantasting van landschappelijk gebied en leidt deze (afhankelijk van de exacte situering) tot overlast voor de bewoners van het gebied. Ook speelt een rol dat het grootste deel van de bezoekers van de sportvoorzieningen (zeker op werkdagen) en de Unilocatie vanuit zuidelijke richting komt. Dit betekent dat een route aan de noordzijde voor veel verkeersdeelnemers niet interessant is.

Op basis van voorgaande kan worden geconcludeerd dat een alternatieve ontsluitingsroute aan de noordzijde, zeker op de werkdagen, nauwelijks een ontlasting betekent voor de overige wegen en daarmee geen positieve effecten heeft. Omdat er wel een aantal nadelen kleeft aan deze oplossing is deze variant niet verder uitgewerkt.

In het vervolg van dit hoofdstuk worden de maatregelen beschreven die zorg moeten dragen voor een goede en veilige bereikbaarheid van de voorzieningen voor alle verkeersdeelnemers.

4.2. Het ontwerp

4.2.1. Parkeervoorzieningen

In het parkeren voor het halen en brengen van schoolgaande kinderen is voorzien door een Kiss en Ride strook voor de Hoge Weerdschool te realiseren. Op deze cirkelvormige voorziening is plaats voor 6 voertuigen. Deze plaatsen zijn alleen bestemd voor het afzetten van de kinderen. In principe mag op deze voorziening niet worden geparkeerd. Parkeren is mogelijk op de direct ten noorden van de Kiss en Ride strook gelegen voorzieningen. Hier zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar voor halen en brengen van kinderen en het personeel. De meeste parkeerplaatsen grenzen aan een trottoir, waardoor de school kan worden bereikt zonder (parkeer)wegen over te hoeven steken. Ten noorden van deze parkeervoorziening ligt de parkeervoorziening voor SV Epe en de tennisvereniging. Deze voorziening is geherstructureerd en voorzien van een eenduidig eenrichtingssysteem. Uiteraard kunnen de parkeervoorzieningen van SV Epe ook worden gebruikt door de school en is het omgekeerde ook het geval. Hierdoor is er sprake van optimaal dubbelgebruik. Op werkdagen zullen hoofdzakelijk de parkeerplaatsen ter hoogte van de school worden gebruikt. Enerzijds door halen en brengende ouders, anderzijds door personeel en bezoekers van SV Epe en de tennisvereniging. Hiervoor is voldoende capaciteit (circa 50 parkeerplaatsen) aanwezig.

In het zuidelijke deel van het gebied is parkeerruimte voor halen en brengen gecreëerd door de parkeerplaats van AV Cialfo in oostelijke richting uit te breiden. Hierdoor is er op korte afstand tot de ingang van de school parkeerruimte voor halen en brengen beschikbaar. Ook voor deze parkeerplaatsen geldt dat geen (parkeer)wegen hoeven te worden overgestoken om bij de school te komen. De 14 dichtst bij gelegen parkeerplaatsen kunnen voor halen en brengen worden gebruikt en de overige parkeerplaatsen door personeel van de school. Ook hier geldt dat optimaal gebruik mogelijk is, omdat de parkeervoorzieningen in het weekend ter beschikking staan van de sportvoorzieningen.

4.2.2. Fietsvoorzieningen

De fietser kan de parkeervoorzieningen bereiken via de Sportlaan, de Wachtelenbergweg, de Grintgroeveveweg en de fietsvoorziening ten noorden van de Wachtelenbergweg. De Wachtelenbergweg zal hiervoor (op termijn) worden ingericht als fietsstraat. Op de Sportlaan komen geen aparte fietsvoorzieningen. Dit is ook niet nodig omdat het een weg betreft met een beperkte functie. Alleen de scholen en de sportvoorzieningen (en een beperkt) aantal woningen kunnen via deze weg worden bereikt. Wel is er een aantal fietsdoorsteken aangelegd. Het betreft een verbinding vanaf de Wachtelenbergweg naar de parkeerplaats van AV Cialfo. Deze route verloopt via het bestaande 'olifanten'pad dat momenteel al aanwezig is en via de bestaande Grintgroeveveweg, die hiervoor op dit gedeelte wordt aangepast. Het fietspad sluit aan op de parkeerplaats na de eerste rij parkeerplaatsen die

hoofdzakelijk voor halen en brengen van kinderen wordt gebruikt. Op deze wijze hoeft het schoolgaande fietsverkeer geen verkeersstroom te kruisen. Op dit fietspad sluit ook de Grintgroeveweg uit westelijke richting aan, uiteraard alleen voor fietsverkeer.

De tweede fietsverbinding die is gerealiseerd is een verbinding tussen de toegangsweg van de parkeerplaats van AV Cialfo en de ingang van de W.G. van de Hulstschool. Hierdoor kan het fietsverkeer afzonderlijk van het autoverkeer de school benaderen.

Twee specifieke voorzieningen voor het fietsverkeer liggen in het noordelijke deel van het plangebied. Als eerste wordt de Wachtelenbergweg ter hoogte van de parkeervoorziening van SV Epe omgebouwd tot een voet/fietspad. Daarnaast wordt het bestaande fietspad langs de tennisvelden opgewaardeerd en aangesloten op het parkeerterrein, omdat deze route onderdeel is van het fietsnetwerk van Epe (primair recreatieve fietsroute).

Het stallen van fietsen is voorzien voor de kantine van SV Epe. Hier kunnen de fietsen van schoolgaande kinderen van de Hoge Weerdschool en de bezoekers van SV Epe een plaats vinden. Voor de W.G. van de Hulstschool geldt dat een stalling kan worden gerealiseerd aan de parkeerplaatszijde van de school.

4.2.3. Voetgangersvoorzieningen

Aan beide zijden van de Wachtelenbergweg wordt een trottoir gerealiseerd op het gedeelte ten noorden van de toegang tot de parkeervoorziening van AV Cialfo. Ten zuiden van deze aansluiting is, evenals in de huidige situatie, alleen een trottoir aan de oostzijde aanwezig. Het trottoir aan de oostzijde gaat over in het trottoir langs de Sportlaan. De voetgangersvoorziening aan de westzijde komt vanaf de toegang van de W.G. van de Hulstschool, loopt vervolgens parallel aan de fietsdoorsteek naar de toegangsweg van het parkeerterrein van AV Cialfo en volgt daarna deze weg tot aan de Wachtelenbergweg. Daarna loopt het trottoir langs de Wachtelenbergweg, vervolgens tussen het schoolplein en de Kiss en Ride strook door en eindigt op de parkeervoorziening van SV Epe.

4.2.4. Wachtelenbergweg

De Wachtelenbergweg wordt net ten noorden van De Leegte afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor dient het gemotoriseerde verkeer ten zuiden van de afsluiting naar de Officiersweg of de Hoge Weerd te rijden om het gebied te verlaten. De woningen die liggen ten noorden van de afsluiting worden ontsloten via de Sportlaan. De afsluiting wordt zodanig vormgegeven dat deze bij calamiteiten kan worden opengesteld, waardoor de hinder voor hulpdiensten beperkt is. De vormgeving van de Wachtelenbergweg wordt op het gedeelte tussen de afsluiting en de Sportlaan niet gewijzigd met dien verstande dat de weg in oostelijke richting

afbuigt en min of meer vloeiend overgaat in de Sportlaan. Hierbij wordt voor een deel gebruik gemaakt van de groenzone ten zuiden van de Sportlaan. Ten zuiden van de afsluiting wordt de vormgeving bij voorkeur aangepast tot een fietsstraat. Deze vormgeving maakt geen deel uit van het unilocatie project maar zal in het kader van de uitwerking van de Fietsnota verder opgepakt (moeten) worden.

4.2.5. Sportlaan

De vormgeving van de Sportlaan wordt wel gewijzigd. De zuidzijde van deze weg blijft hierbij in tact. Aan de noordzijde van de weg worden de gestoken parkeervakken omgebouwd tot haaksparkeervakken. Omdat de noordelijke begrenzing van de bestaande vakken in tact blijft, betekent dit dat de rijbaan van de Sportlaan wordt versmald. De breedte van de rijbaan bedraagt 5,0 meter. Dit is in principe niet voldoende om parkeerhandelingen uit de haaksparkeervakken mogelijk te maken. Echter achter de bestaande parkeervoorzieningen aan de zuidzijde is een brede bufferstrook aanwezig die benut kan worden, waardoor het uitvoeren van parkeerhandelingen geen probleem is.

De toegang van de parkeerplaats van SV Epe verloopt niet meer via de Wachtelenbergweg, maar wordt in oostelijke richting opgeschoven. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor de school en wordt de huidige onlogische beweging Sportlaan – Wachtelenbergweg opgeheven. Tevens ligt de toegangsweg van de parkeervoorziening zover mogelijk van de scholen en kantine van SV Epe vandaan, waardoor voor een groot deel van de parkeerplaatsen geldt dat er geen parkeerwegen hoeven te worden overgestoken om de voorzieningen te kunnen bereiken.

4.2.6. Overige vormgevingsaspecten

● Grintgroeveweg

Het oostelijke deel van de Grintgroeveweg dat dienst doet als toegangsweg naar de parkeervoorzieningen van AC Cialfo en MHC Epe is in noordelijke richting opgeschoven. Dit betekent dat de parkeerplaats van AV Cialfo wat smaller is geworden. Daar staat tegenover dat de parkeerplaats in oostelijke richting is uitgebreid, waardoor per saldo meer parkeercapaciteit beschikbaar is. De aansluiting van de Grintgroeveweg op de Wachtelenbergweg is ook in noordelijke richting opgeschoven. Hiermee wordt het verkeer ten noorden van de woningen langs de Wachtelenbergweg afgewikkeld. De ligging van deze aansluiting is zodanig dat de woningen (bij donker) geen lichtinval krijgen van het verkeer dat de parkeerplaats verlaat. De bestaande verharding van het verlegde deel van de Grintgroeveweg wordt verwijderd en het vrijkomende deel wordt voorzien van groen. Hierdoor wordt de zichtrelatie tussen de woningen en de parkeervoorzieningen beperkt.



Figuur 10: Voorgestelde vormgeving infrastructuur unilocation

- **Kruispunt Hoge Weerd - Sportlaan**

De aansluiting van de Sportlaan met de Hoge Weerd wordt voorzien van een plateau. Op dit plateau worden in de Hoge Weerd middengeleiders aangebracht met een breedte van 2,4 meter die het fietsverkeer de mogelijkheid bieden een tussenstop te maken bij het oversteken en daardoor in twee etappes over te steken. Het plateau heeft, in combinatie met de aanwezige geleiders een snelheidsremmend effect en leidt tevens tot attentieniveauverhoging voor het verkeer op de Hoge Weerd.

- **Toegang SV Epe**

De toegang van het hoofdveld van SV Epe wordt opgeschoven in noordelijke richting. Hierdoor komt de ingang dicht bij de kantine te liggen. Het toegangspad wordt 6,0 meter breed waardoor er meer dan voldoende ruimte is voor voetgangers en ook de fietsers van en naar de fietsenstalling voor de kantine van SV Epe voldoende ruimte hebben. Deze ruimte is op schooldagen ook bedoeld voor de haalende en brengende ouders om zich op te stellen. Tevens vormt de weg de toegang voor hulpdiensten om het hoofdveld te kunnen bereiken.

De bevoorrading van de kantine van SV Epe verloopt via de toegangsweg van het parkeerterrein, daarna kan het voertuig, evenals in de huidige situatie, gebruik maken van het weggetje ten noorden van de kantine. Het laden en lossen kan vervolgens plaatsvinden, waarna het voertuig voor de kantine langs kan rijden en via het toegangspad van SV Epe het gebied weer kan verlaten.

- **Hoogteverschillen**

In het gebied rondom de school en de kantine van SV Epe is er sprake van aanzienlijke hoogteverschillen. Deze hoogteverschillen zullen moeten worden overbrugd. De wijze waarop dit moet gebeuren is mede afhankelijk van de keuze van het niveau van de unilocatie. De voorkeur gaat ernaar uit de hoogteverschillen tussen de gebouwen te overbruggen door middel van keerwanden en de (toegangs)wegen zoveel mogelijk op een niveau te laten. De exacte wijze waarop de hoogteverschillen moeten worden overbrugd moet nog nader worden uitgewerkt.

Het overzicht van het voorgestelde ontwerp is weergegeven in figuur 10.

4.3. Conclusies

Uit het voorgaande kan worden geconcludeerd dat samen met de aanwonenden en de scholen is gekomen tot een plan dat voorziet in de behoefte voor de unilocatie. Hierbij is getracht de overlast voor de aanwonenden tot een minimum te beperken en de verkeersveiligheid zo maximaal mogelijk te waarborgen. Voor vrijwel alle aanwonenden geldt dat de hoeveelheid verkeer sterk wordt beperkt. Dit geldt vooral voor de bewoners van Wachtelenbergweg nummers 26 tot en met 32. Hiervoor geldt dat de intensiteit op werkdagen afneemt van 650 voertuigen naar

nagenoeg geen voertuigen. Op zaterdag is het verschil nog groter met een afname van 1.200 naar nagenoeg geen voertuigen per etmaal.

Voor de woning op het perceel Wachtelenbergweg 34 geldt dat de intensiteit op de Wachtelenbergweg ook voor deze woning sterk afneemt. In de huidige situatie maakt al het verkeer van en naar de Sportlaan, onafhankelijk van herkomst en bestemming, ook gebruik van het deel van de Wachtelenbergweg voor woning nummer 34. In de toekomstige situatie zal de intensiteit op dit deel van de Wachtelenbergweg op werkdagen alleen nog bestaan uit verkeer naar de W.G. van de Hulstschool en naar AV Cialfo en MHC Epe. De intensiteit zal daardoor aanzienlijk lager liggen dan in de huidige situatie. Dit geldt ook voor de zaterdag, wanneer het verkeer alleen bestaat uit voertuigen naar de hockeyclub en atletiekvereniging. Voor de Sportlaan geldt dat de intensiteit op werkdagen in de toekomstige situatie nauwelijks afwijkt van de huidige belasting van deze weg. Voor de zaterdag is er wel sprake van een hogere intensiteit en rijden circa 1.500 voertuigen over de Sportlaan in plaats van 600 in de huidige situatie. Deze weg ligt echter op grotere afstand van nummer 34 dan de Wachtelenbergweg, waardoor het effect hiervan ook minder zal zijn. Omdat de afname van de verkeersbelasting op de Wachtelenbergweg op zaterdag groot is en er op werkdagen weinig verkeer rijdt op de Wachtelenbergweg voor perceel nummer 34 is er per saldo voor deze woning ook sprake van een positief effect.

Over het totaal bezien concluderen wij dat er met de voorgestelde maatregelen en het voorgestelde ontwerp sprake is van een verkeersveilige situatie waarin de maatregelen per saldo leiden tot minder hinder voor aanwonenden als gevolg van het gebruik van de wegen.

Bijlagen

Bijlage 1 : Wedstrijdschema SV Epe en MHC epe op ocnderzoeksdagen parkeeronderzoek

datum/tijd	speeldag	wedstrijd
▶ 29 okt, 09:00	zat	Epe D2 - csv Apeldoorn D2
▶ 29 okt, 09:00	zat	Epe E5 - Groen Wit'62 E5
▶ 29 okt, 09:00	zat	Epe F3 - Ernst F1
▶ 29 okt, 09:00	zat	Epe F2 - WWF F2
▶ 29 okt, 09:00	zat	Epe F1 - asv Dronten F1
▶ 29 okt, 10:00	zat	Epe E7 - WHC E9
▶ 29 okt, 11:30	zat	Epe D1 G - Wijhe '92 D1
▶ 29 okt, 11:30	zat	Epe D3 - Nunspeet D3
▶ 29 okt, 11:30	zat	Epe C4GD - t Harde C2D
▶ 29 okt, 11:30	zat	Epe B3D - ZAC B3
▶ 29 okt, 14:30	zat	Epe A1 - WVOG A1
▶ 30 okt, 10:00	zon	Epe 3 (zon) - Vaassen 2 (zon)
▶ 30 okt, 10:00	zon	Epe 2 (zon) - Pax 2 (zon)
▶ 30 okt, 10:00	zon	Epe 4 (zon) - KCVO 3 (zon)
▶ 30 okt, 10:00	zon	Epe 5 (zon) - TKA 5 (zon)

uit

datum/tijd	speeldag	wedstrijd
▶ 29 okt, 08:30	zat	VSCO '61 E4 - Epe E4
▶ 29 okt, 09:00	zat	Wissel E2 - Epe E6
▶ 29 okt, 09:00	zat	EZC '84 F2 - Epe F5
▶ 29 okt, 10:00	zat	Be Quick'28 C1 - Epe C1
▶ 29 okt, 10:00	zat	Dos Kampen F5 - Epe F4
▶ 29 okt, 10:00	zat	Go Ahead K. E2 - Epe E2G
▶ 29 okt, 10:00	zat	ESC D2 - Epe D4G
▶ 29 okt, 10:30	zat	ZAC B1 - Epe B1
▶ 29 okt, 10:30	zat	DSV '61 C1D - Epe C2
▶ 29 okt, 10:45	zat	WSV E1 - Epe E1
▶ 29 okt, 12:00	zat	Wilsum B1D - Epe B2
▶ 29 okt, 12:30	zat	Reaal Dronten C2D - Epe C3G
▶ 29 okt, 13:45	zat	Zwolsche Boys A2 - Epe A2
▶ 30 okt, 09:30	zon	V en L 3 (zon) - Epe 8 (zon)
▶ 30 okt, 10:00	zon	Twello SV 5 (zon) - Epe 7 (zon)
▶ 30 okt, 10:30	zon	Klarenbeek SC 4 (zon) - Epe 6 (zon)
▶ 30 okt, 14:00	zon	Heino 1 (zon) - Epe 1 (zon)

thuis

datum/tijd	speeldag	wedstrijd
21 okt, 20:00	vri	Epe 1(zaal) - VIOS V. 1(zaal)
22 okt, 11:30	zat	Epe C4GD - Be Quick'28 C3
22 okt, 11:30	zat	Epe B3D - Be Quick'28 B3
22 okt, 11:30	zat	Epe C1 - csv Apeldoorn C1
22 okt, 12:30	zat	Epe B2 - KCVO B1
22 okt, 14:30	zat	Epe B1 - WSV B1
22 okt, 16:15	zat	Epe 1 - WHC
23 okt, 10:00	zon	Epe 7(zon) - Dieze West 4(zon)
23 okt, 10:00	zon	Epe 4(zon) - Cupa 2(zon)
23 okt, 10:00	zon	Epe 6(zon) - WWNA 4(zon)

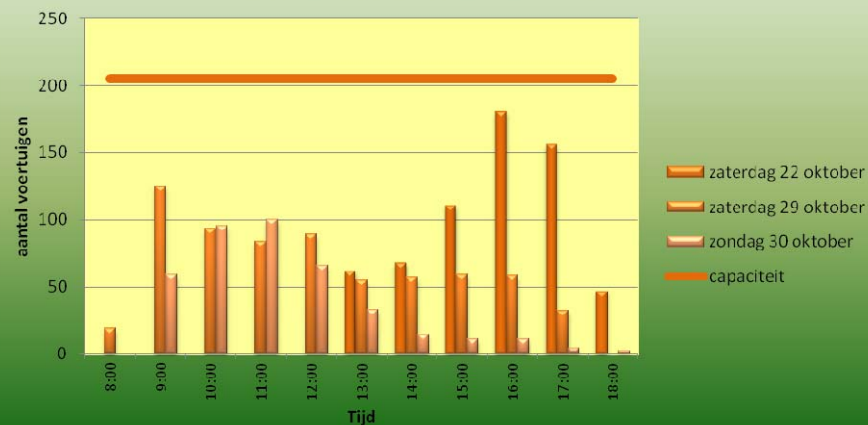
uit

datum/tijd	speeldag	wedstrijd
21 okt, 22:00	vri	Vaassen 5(zaal) - Epe 2(zaal)
22 okt, 12:30	zat	WHC A2 - Epe A2
22 okt, 14:30	zat	WSV A1 - Epe A1
23 okt, 09:30	zon	Terwolde VE1(zon) - Epe VE1(zon)

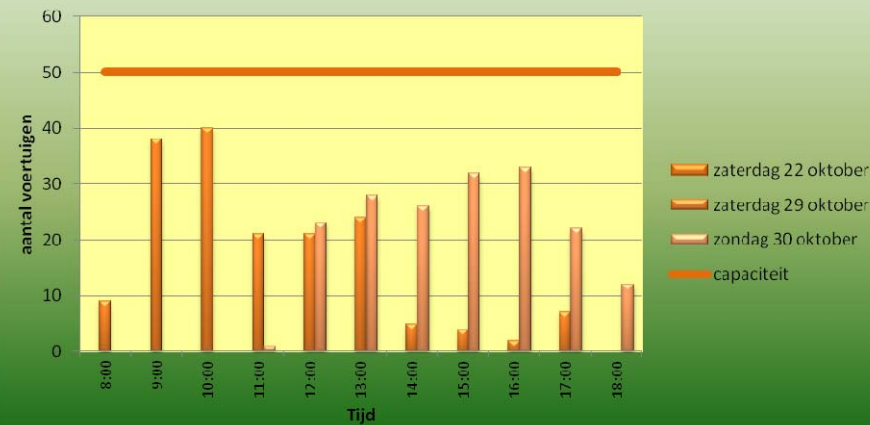
Mixed Hockey Club EPE							
Team	u/t	tegen	rusttijd	verz	spel	locatie	wed.nu
29 oktober Overig							
ABG	thuis	IOefenwedstrijd			08:30	Veld 1	
Fluiten: Richard Bruin							
Team	u/t	tegen	rusttijd	verz	spel	locatie	wed.nu
29 oktober Junioren							
MB1	thuis	IOefenwedstrijd MC1			10:15	Veld 1	
Team	u/t	tegen	rusttijd	verz	spel	locatie	wed.nu
29 oktober Jongste Jeugd							
JBE1	thuis	Kampen JBE1		09:30	10:00	Veld 1	8100
KNHB: AB							
Fluiten: Lieselotte de Heer en Myrthe Stenstra							
JF1	thuis	Deventer JF1		08:30	09:00	Veld 1	6802
KNHB: A							
Fluiten: Gijs de Heer							
MBD	thuis	Deventer MBD2		08:30	09:00	Veld 1	7572
KNHB: CD							
Fluiten: Lotte Hut en Gunnar van der Stelt							
ME1	thuis	Dalfsen ME1		08:30	09:00	Veld 1	8689
KNHB: B							
Fluiten: Casper van Hogerwou							
JD0	uit	Flevoland JD01	32	08:58	10:00	KG Zand route	7427
JE1	uit	Zwolle JE2	19	09:16	10:05	KG Zand route	8403
ME2	uit	Hattensee M.H.C. Hattem ME2	25	09:35	10:30	KG Water route	9042
KNHB: Water 1							
MF1	uit	Apeldoorn MF4	22	08:08	09:00	KG Zand route	7110
Team	u/t	tegen	rusttijd	verz	spel	locatie	wed.nu
30 oktober Senioren							
HA	thuis	Wageningen HC		15:15	16:00	Veld 1	2301
Fluiten: Wouter van der Boog en Bas Jonker							
HC	thuis	Hattensee M.H.C. Hattem HB			12:45	Veld 1	1706
Fluiten: Jeroen Molenaar en Wim Slot							
H1	thuis	HCHN H1		13:30	14:30	Veld 1	2545
Fluiten: Wim Slot en Alex van 't Zand							
HB	uit	Dalfsen HA	26	09:19	10:30	KG Zand route	1229
10:30							
D1	uit	Lochemse Lochem D1	41	11:04	12:45	KG Zand route	2652

Bijlage 2: Parkeerdruk sportverenigingen

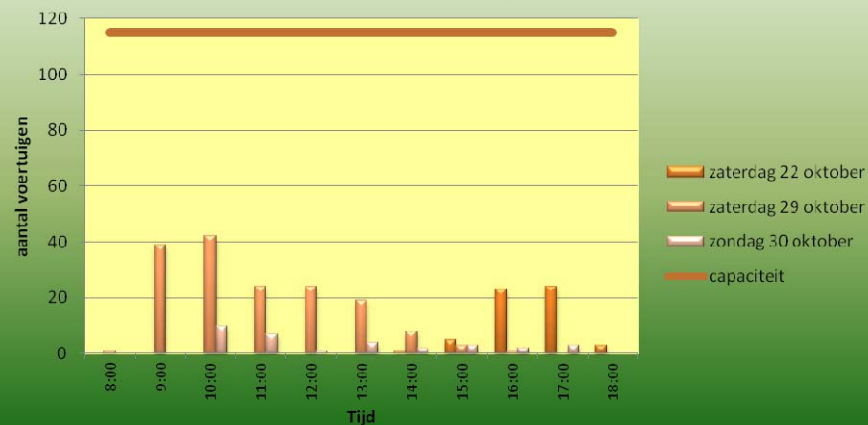
SV Epe (sectie 24 t/m 35)



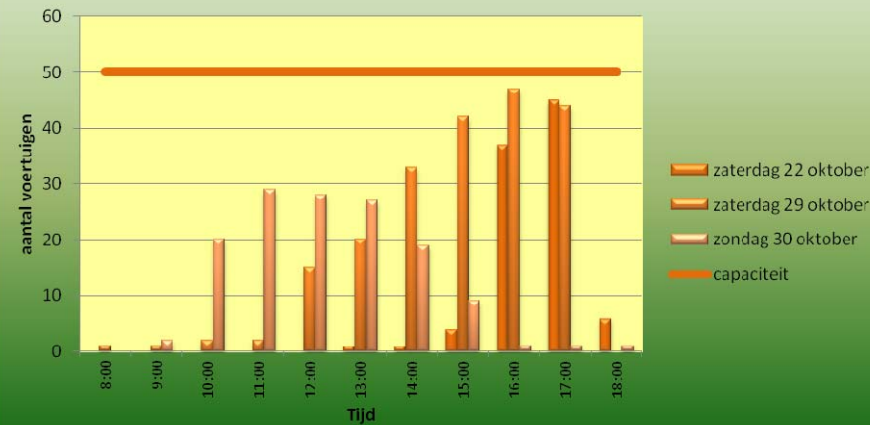
MHC (sectie 12 t/m 14)



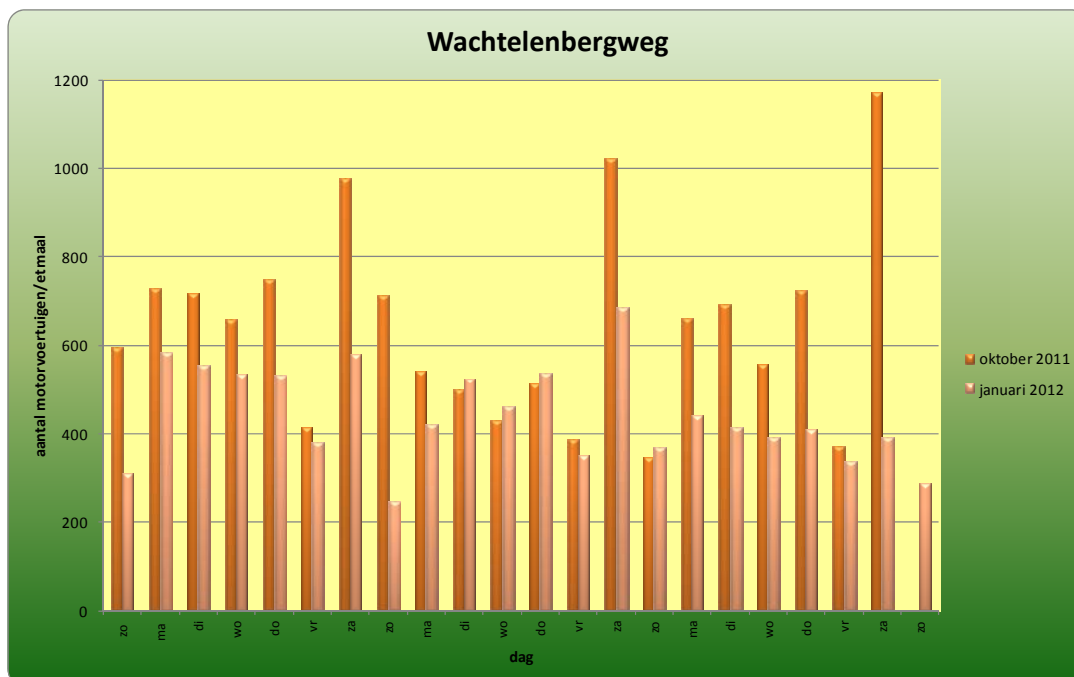
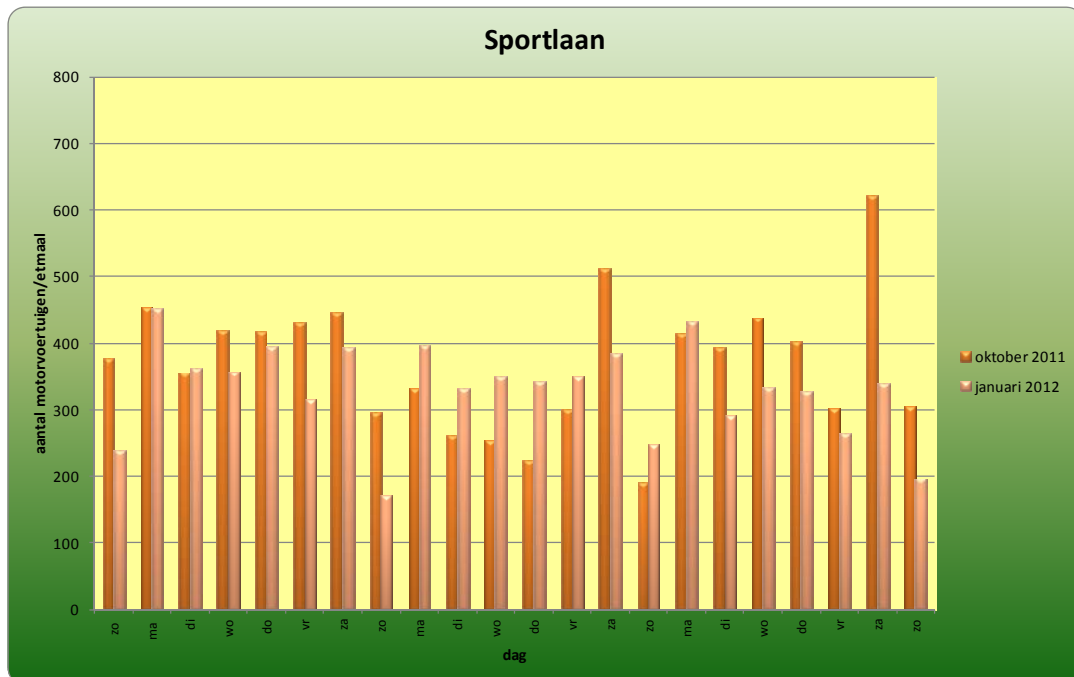
Cialfo (sectie 9 t/m 11)



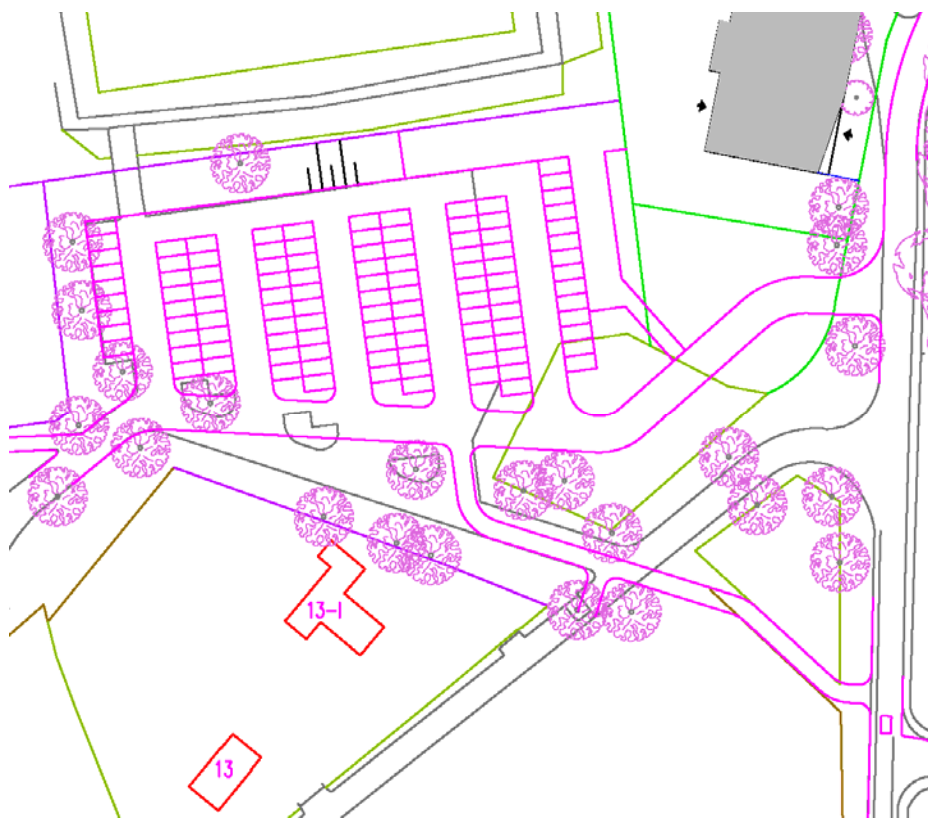
Willem Alexanderhal (sectie 19 t/m 23)



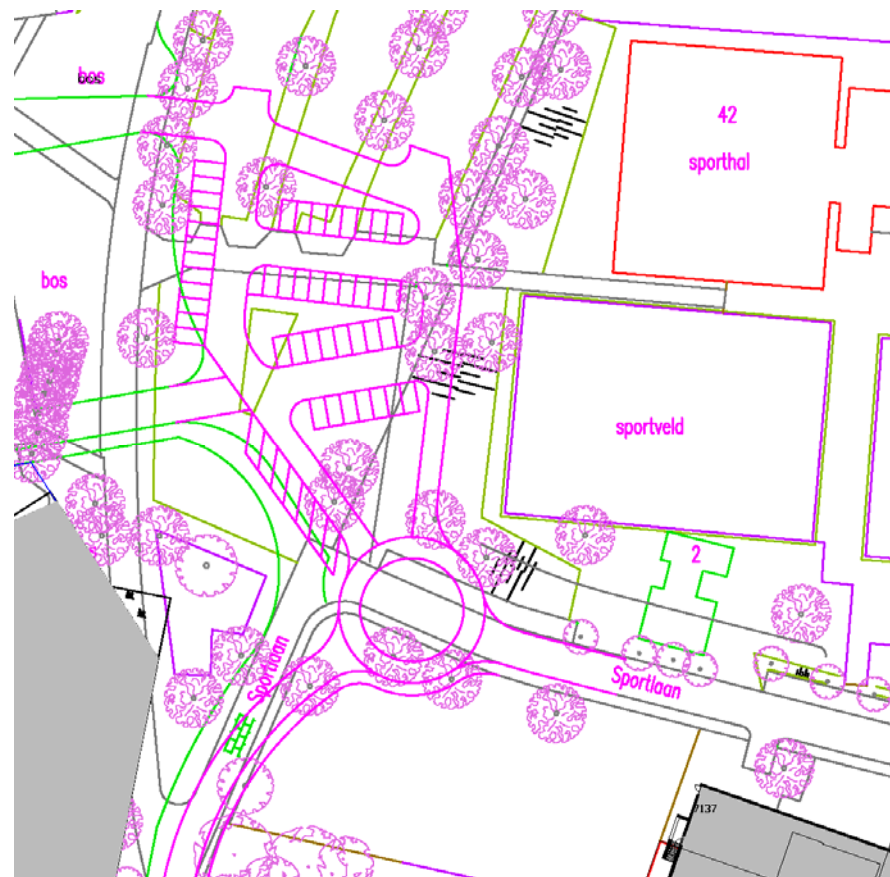
Bijlage 3: Vergelijking resultaten mechanische tellingen oktober 2011 – januari 2012



Bijlage 4: Ontwerpen met ondergrond huidige situatie



Zuidelijke deel



Noordelijke deel variant 1



Noordelijke deel variant 2



Noordelijke deel variant 3